X kadencja

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 3)
z dnia 6 grudnia 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 3)

6 grudnia 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat rezultatów posiedzenia Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (TTE) z dnia 4 grudnia 2023 r. w kontekście kryzysu na granicy polsko-ukraińskiej, związanego z protestem firm transportowych;

– uzupełnienie składu prezydium.

W posiedzeniu udział wzięli: **Alvin Gajadhur** minister infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jacek Jurak** p.o. wicedyrektor Departamentu Rolnictwa i Rozwoju Wsi Najwyższej Izby Kontroli, **Michał Mostowski** p.o. zastępca głównego inspektora transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Tywoniuk** pułkownik Straży Granicznej, zastępca dyrektora Zarządu Granicznego w Komendzie Głównej Straży Granicznej, **Radosław Wiatr** II wicewojewoda podkarpacki wraz ze współpracownikami, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wraz ze współpracownikami, **Jacek Piechota** prezes Polsko-Ukraińskiej Izby Gospodarczej, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Maciej Wroński** prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" oraz **Piotr Prudzyński** wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, z informacji, które tutaj dotarły, wynika, że mamy kworum, w związku z czym otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam pana ministra oraz wszystkich zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Szanowni państwo, zgodnie z przedstawionym porządkiem obrad przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat rezultatów posiedzenia Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (TTE) z dnia 4 grudnia 2023 r. w kontekście kryzysu na granicy polsko-ukraińskiej, związanego z protestem firm transportowych. Czy są uwagi do porządku dziennego? Jest propozycja, tak?

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, ja z wnioskiem formalnym i z prośbą o rozszerzenie dzisiejszego porządku posiedzenia o uzupełnienie prezydium i wybór wakującego stanowiska prezydium Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Rozumiem, że mają państwo uzgodnione…

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Będziemy zgłaszać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Będą państwo zgłaszać. Szkoda, że informacja ta nie dotarła wcześniej, bo ujęlibyśmy to w porządku obrad, ale myślę, że nie ma przeszkód, ponieważ jest jedno wakujące miejsce i ono jest oczywiście dla przedstawiciela Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość. Myślę, że możemy uzupełnić porządek obrad. Czy jest jakiś sprzeciw wobec uzupełnienia porządku obrad o punkt: uzupełnienie składu prezydium? Nie widzę sprzeciwu. W związku z tym proponuję, aby nasze dzisiejsze posiedzenie obejmowało dwa punkty, które zostały zaprezentowane. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia takiego porządku obrad? Nie ma sprzeciwu. Dziękuję bardzo. Stwierdzam przyjęcie porządku obrad.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę pana ministra infrastruktury o zabranie głosu i przedstawienie informacji.

Minister infrastruktury Alvin Gajadhur:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym rozszerzyć tę informację. Informację o wynikach spotkań w Brukseli przedstawiłby, jeśli pan przewodniczący pozwoli, pan minister Rafał Weber. Chciałbym powiedzieć o jeszcze innych działaniach, które są i od dawna były prowadzone m.in. przez Inspekcję Transportu Drogowego.

Na poprzednim posiedzeniu Komisji Infrastruktury nie byłem obecny, gdyż spotykałem się z protestującymi, m.in. z przewodniczącym Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu. Kiedy było posiedzenie Komisji, mieliśmy spotkanie właśnie z panem przewodniczącym i kilkoma innymi osobami. Było to spotkanie wspólne z wojewódzkimi inspektorami transportu drogowego, gdzie też byliśmy o to proszeni. Państwo protestujący, przewoźnicy chcieli spotkać się z wojewódzkimi inspektorami, którzy na co dzień prowadzą tradycyjne systematyczne kontrole drogowe.

Prowadzą kontrole drogowe i to też chciałbym zaznaczyć. Mówiłem to też w wystąpieniu sejmowym. Około 50% kontroli drogowych, które prowadzi ITD, to kontrole przewoźników zagranicznych. W przestrzeni medialnej pojawiały się informacje o tym, że przewoźnicy ukraińscy nie są kontrolowani. Jest to nieprawdziwa informacja. W tym roku inspektorzy przeprowadzili dokładnie 15 252 kontrole przejazdów ukraińskich. To jest 58% z liczby skontrolowanych pojazdów z tzw. krajów trzecich, czyli blisko 60% to kontrole pojazdów ukraińskich. W ubiegłym roku Ukraina stanowiła 31%, Białoruś – 22%, a Rosja – 14%. Teraz z uwagi na to, że te pojazdy praktycznie nie jeżdżą, są nasilone kontrole pojazdów z Ukrainy. Kontrole te były więc prowadzone, są prowadzone i będą prowadzone.

Przedstawię państwu wyniki z dwóch ostatnich tygodni, kiedy kontrole zostały jeszcze bardziej nasilone. W przestrzeni medialnej pojawiły się informacje o tym, że nasilamy to dopiero teraz. Nieprawda, teraz zostały nasilone. Wspólnie z nami prowadzą te kontrole przedstawiciele funkcjonariuszy Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Granicznej i Policji. Od dwóch tygodni – podaję dane ITD – od 20 listopada do 3 grudnia zostało przeprowadzonych 1367 kontroli pojazdów należących do przewoźników ukraińskich. Wszczęto ok. 100 postępowań administracyjnych. Z tego wydano już 54 decyzje z załącznika nr 3, czyli decyzje administracyjne nałożone na przewoźnika, 264 mandaty z załącznika nr 1. Są to mandaty nakładane na kierowcę głównie za nieprzestrzeganie norm czasu pracy, niewłaściwe używanie urządzeń rejestrujących, braki w dokumentacjach, badania lekarskie. Nałożono 264 mandaty i 54 mandaty za łamanie przepisów ruchu drogowego. Dodatkowo inspektorzy zatrzymali 55 dowodów rejestracyjnych niesprawnych pojazdów.

Wykorzystujemy do kontroli najnowocześniejsze sprzęty, również mobilne stacje kontroli, które są na wyposażeniu inspektorów transportu drogowego. Inspektorzy transportu drogowego, co chciałem podkreślić, to wybitni specjaliści, którzy prowadzą kompleksowe, bardzo dokładne kontrole. To nie są kontrole wybiórcze, jak pojawiało się w przestrzeni medialnej. To kontrole bardzo szczegółowe. To kontrola stanu technicznego pojazdu. To kontrola uprawnień przewoźnika, całej dokumentacji. To kontrola kierowcy, tego, czy ma wymagane dokumenty, czy przestrzega norm czasu pracy. Skupiamy się na wielu aspektach kontroli: na kontroli przewozu towarów niebezpiecz-

nych, na ważeniu pojazdów, transporcie zwierząt, odpadów, artykułów spożywczych. Kontrole są więc prowadzone systematycznie. Kontroli, jak państwo widzicie, jest sporo. Kontrole te dalej będą prowadzone.

Jako ITD systematycznie spotykaliśmy się z przewoźnikami. Przy głównym inspektorze transportu drogowego działa Społeczna Rada Konsultacyjna. Przynajmniej raz na trzy miesiące, co przedstawiciele organizacji przewoźników mogą potwierdzić, odbywaliśmy cykliczne spotkania SRK, gdzie były poruszane kwestie związane z transportem drogowym. Rozmawialiśmy też o szeroko rozumianym aspekcie kontroli, o innych problemach branży transportowej.

Jako minister infrastruktury już kilkakrotnie spotykałem się z przedstawicielami protestujących. Tydzień temu, jak odbywało się posiedzenie Komisji Infrastruktury, spotkaliśmy się z panem przewodniczącym Waldemarem Jaszczurem. Strona społeczna, państwo protestujący z zadowoleniem przyjęli deklaracje o tych, podkreślam, bardziej nasilonych kontrolach. Były one wzmożone od dawien dawna. Przyjęli to z zadowoleniem.

W ostatnią sobotę ruszyły bardziej nasilone kontrole z innymi służbami. Na Lubelszczyźnie zorganizowaliśmy briefing kontrolny, na którym dziennikarze mogli zobaczyć, jak te kontrole się odbywają. W poniedziałek byłem na przejściu granicznym w Hrebennem, spotkałem się też z protestującymi osobami, z komitetem protestujących. Padła tam ważna deklaracja, że przepuszczanych będzie więcej pojazdów na dobę. Pan przewodniczący Jaszczur publicznie zadeklarował też, że jest wola współpracy, że strona rządowa spotyka się. Praktycznie cały czas jestem w kontakcie z panem przewodniczącym. Rozmawiamy kilka razy dziennie, aby rozwiązać wszystkie te problemy.

Panie przewodniczący, teraz przekazałbym głos panu ministrowi Rafałowi Weberowi, który przedstawiłby wyniki poniedziałkowych rozmów w Brukseli.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście, panie ministrze.

Proszę pana ministra Webera o zabranie głosu, jednocześnie informuję, że pani przewodnicząca Sibińska prowadzi listę do debaty. Zachęcam do zapisywania się u pani przewodniczącej do zabrania głosu. Dziękuję bardzo. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przedstawiciele branży transportu międzynarodowego, 4 grudnia, czyli w ostatni poniedziałek, odbyło się w Brukseli posiedzenie rady UE ds. transportu. Na nasz wniosek agenda tego posiedzenia została poszerzona o informację związaną z wpływem umowy, która została podpisana między UE a Ukrainą w zakresie transportu drogowego rzeczy. Tak się faktycznie stało, ten punkt został do agendy dołączony.

W ramach swojego wystąpienia opisałem bieżącą sytuację, która ma związek z tą umową. Opisałem negatywny wpływ umowy na funkcjonowanie polskich firm transportowych, szczególnie tych, które od wielu, wielu lat jeździły na Ukrainę. Poruszyłem też inną kwestię problemową, kwestię związaną z ukraińskim systemem kolejkowania, bo to też jest jeden z postulatów, na które zwracają uwagę protestujący przewoźnicy. W konkluzji swojego wystąpienia zawnioskowałem o to, aby na bazie art. 7 umowy w bardzo pilny sposób zwołany został komitet wspólny i by w ramach tego komitetu podjęta została decyzja o powrocie do stosowania zezwoleń drogowych między poszczególnymi państwami a Ukrainą. To była moja jasna, jednoznacznie sformułowana konkluzja.

W tej konkluzji poparły nas inne państwa. W podobnym duchu wypowiadali się ministrowie transportu Słowacji i Węgier. Czesi, Chorwaci, w także Bułgarzy zwracali uwagę na ekspansję firm ukraińskich. Ze swojej perspektywy zwracali uwagę również na brak funkcjonalności ukraińskiego systemu e-kolejkowania. Bułgar bardzo mocno skupił się na przedstawieniu wyników kontroli, które były przeprowadzane w ostatnim okresie w tym państwie, jeżeli chodzi o przewoźników ukraińskich. Wymieniał skalę naruszeń. Jest ona zbliżona do skali naruszeń, którą mamy w naszym kraju.

Te państwa też zwracają więc uwagę na to, że problem istnieje, może nie w tak wyrazisty i klarowny sposób, ale zwracają uwagę, że ze względu na tę umowę istnieje pro-

blem ekspansji ukraińskich przewoźników. Pozostałe głosy były bardziej stonowane, zwracające uwagę na to, że trzeba zastanowić się nad tym, co dalej zrobić z umową i w jaki sposób powinna zostać skonstruowana.

Najmniej wyraziste stanowiska… Inaczej. Stanowiska przeciwne do naszego prezentowały państwa bałtyckie, Litwa, chociaż Litwa też zwróciła uwagę na to, że jest potrzeba zwołania komitetu wspólnego i analiza skutków umowy. Łotwa i Estonia są jednak na stanowisku przeciwnym. Uważają, że każde ograniczenie ukraińskiego transportu jest związane z większym ryzykiem, z większym zagrożeniem tej części Europy ze strony Rosji.

W wystąpieniu, które miała na sam koniec, na podsumowanie tej rozmowy, pani komisarz przekazała informację, że taki komitet wspólny zostanie zwołany, natomiast jednoznacznie, co trzeba podkreślić, na tamten czas, na poniedziałek, wykluczyła możliwość powrotu do stosowania zezwoleń drogowych, czyli podtrzymała to, że jej zdaniem główna, zasadnicza część umowy powinna cały czas obowiązywać i być przedłużona.

To było stanowisko Komisji Europejskiej. Nie będzie ono natomiast stanowiskiem przesądzającym, ponieważ to, co dalej zadzieje się z tą umową, jest decyzją państw członkowskich. Większość kwalifikowana w takim duchu będzie przyjmowała treść tej umowy na kolejny okres, tak że myślę, że nadal powinniśmy pracować nad tym, aby pokazywać sytuację i negatywny wpływ umowy na unijny rynek transportowy. Nadal powinniśmy dążyć do tego, aby wypracować jak najlepsze stanowisko z punktu widzenia unijnych przewoźników. Stosowanie umowy nie powinno kolidować z rozwojem polskich firm transportowych, nie powinno ograniczać rozwoju firm transportowych naszej części Europy. Na to zwracamy uwagę my, ale również w mocnym tonie zwracają na to uwagę Słowacy i Węgrzy. Na ten problem zwracają również uwagę, jak wspomniałem wcześniej, Czesi, Bułgarzy i Chorwaci, tak że poszerza się grono państw, które wskazują na to, że należy dokonać zmian w stosowaniu tej umowy.

To jest, szanowni państwo, informacja z posiedzenia rady UE ds. transportu, które odbyło się 4 grudnia br. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Prosiłbym jeszcze o uzupełnienie, zanim otworzę dyskusję, o informację, czy ministerstwo, rząd, instytucje podjęły działania w kierunku porozumienia z Ukrainą. To jest drugi ważny obszar, który dotyczy stosowania pewnych regulacji na terenie Ukrainy. Jest pytanie, czy w ciągu ostatniego tygodnia w szczególności ministerstwo podjęło działania, które mogłyby skutkować zmianą w tym obszarze. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, ministerstwa podejmowały w ostatnich tygodniach takie działania – Ministerstwo Infrastruktury oraz Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji. Skutkiem tych działań jest uruchomienie nowego przejścia granicznego dla powrotów pojazdów na pusto z Ukrainy. Przejście graniczne w Dołhobyczowie funkcjonuje w tym celu od poniedziałku. Tym przejściem granicznym, zgodnie z oczekiwaniem przewoźników, mogą wracać bez ładunku przewoźnicy bez obowiązku rejestracji w systemie e-Czerga. To jest uzgodnienie między Polską a Ukrainą, które zostało powzięte pod koniec poprzedniego tygodnia, a zostało zrealizowane, zmaterializowało się na początku tego tygodnia.

Przewoźnicy mogą więc powracać bez towaru z Ukrainy przejściem granicznym w Dołhobyczowie bez konieczności rejestrowania się w ukraińskim systemie e-Kolejki. Jest to coś, co wychodzi naprzeciw postulatom przewoźników protestujących na granicy. Dostrzegliśmy problem długiego oczekiwania ze względu na system e-Kolejki na powrót pojazdów na pusto z Ukrainy. To kilkanaście dni, a były sytuacje, w których nasi przewoźnicy byli z systemu e-Kolejki wyrzucani albo przesuwani na sam koniec kolejki. W ramach prac z ostatnich tygodni uzgodniliśmy, że przejście w Dołhobyczowie zostanie uruchomione bez obowiązku rejestracji w elektronicznym systemie e-Kolejki. To przejście graniczne funkcjonuje od przedwczoraj i można z niego korzystać.

Z tego, co dzisiaj sprawdzałem, wynika, że ruch jest płynny. To dosłownie dwie godziny oczekiwania na to, aby powrócić do Polski dużym pojazdem bez towaru. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję za informację, panie ministrze. To także efekt działania Komisji Infrastruktury. To dobra informacja.

Otwieram dyskusję. Przypominam jeszcze o możliwości zapisywania się w tej części obrad. Na ten moment są cztery głosy, cztery osoby. Również stronę społeczną zachęcam do zapisywania się u pani przewodniczącej Sibińskiej.

Pierwsza osoba, która zapisała się do dyskusji, to pan poseł Bartosz Zawieja. Bardzo proszę.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym zwrócić uwagę na aspekt, który wybrzmiał 25 października, a mianowicie na stanowisko Forum Transportu Drogowego, w którym strona społeczna przedstawiła szereg postulatów. Czy mogę prosić pana ministra o odpowiedź, co zrobili państwo z tym, jeszcze przedprotestowym stanowiskiem? Chodzi tutaj o aspekt wprowadzania ograniczeń kosztów firm transportowych, o ułatwienie dostępu do egzaminatorów i o poprawę możliwości zostania zawodowym kierowcą czy otwarcie polskim przewoźnikom nowych rynków zbytu.

To jest znamienne, ponieważ, jak wspomniałem państwu na wstępie, ten apel został wystosowany 25 października, protest zaczął się 6 listopada, więc było ponad sześć tygodni na to, aby odpowiedzieć na postulaty wewnętrzne w tym aspekcie.

Jeżeli chodzi o informację o tym, co udało się uzyskać w Brukseli, powiem tak. Nie będę złośliwy, nie będę tego komentował, mam tylko pytanie. Kiedy art. 7 umowy między UE a Ukrainą może zostać zwołany? Czy w ocenie pana ministra zgodny z tą umową status Polski jako obserwatora został wyczerpany? Czy prawdziwe są publikacje medialne o tym, że jeżeli chodzi o przewozy kabotażowe, polska strona nie przedstawiła unijnym ministrom ds. transportu oraz Komisji Europejskiej – cytuję, tu jest znak zapytania – wiarygodnych danych na ten temat? Czy nasze stanowisko w tym aspekcie było poparte jasnymi dowodami, jakąś statystyką? Czy zostało przedłożone wyczerpujące stanowisko w tym temacie?

Odnośnie do tej umowy chciałbym jeszcze dopytać – jak nadmieniłem wstępnie – kiedy ma szansę zebrać się komitet wspólny. Czy w oparciu o zapisy tej umowy mamy jakiekolwiek szanse na to, aby uzyskać tzw. wsparcie większości kwalifikowanej? Wiem, że będzie to bardzo trudne. Jak planują państwo strategicznie rozwiązać bardzo trudny problem trzymiesięcznego przedłużania umowy, która kończy się w czerwcu przyszłego roku? Pytam, ponieważ, jak wiadomo, czasu jest coraz mniej, a problemy branży narastają. Bardzo dziękuję i proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Pani posłanka Barbara Oliwiecka, bardzo proszę.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Trochę nawiązując do wcześniejszej wypowiedzi, chciałam dopytać pana ministra Alvina Gajadhura o kontrole. Wiemy, że zwiększyła się liczba kontroli pojazdów ukraińskich, ale brakuje mi informacji, jaki jest zakres tych kontroli. Czy ten zakres obejmuje również przewozy kabotażowe? W kompetencji GITD jest oczywiście stan techniczny i waga pojazdu, uprawnienia kierowcy, ale pytanie jest o to, czy GITD, oczywiście we współpracy z KAS, bo rozumiem, że inaczej nie może, kontroluje również dokumenty załadunku i rozładunku, żeby zbierać dowody na przewozy kabotażowe albo eliminować oskarżenia o to, że takich przewozów nie ma. To jest moje pierwsze pytanie.

Drugie pytanie jest o miejsce tych kontroli. Przewoźnicy jasno wskazywali, że bardzo ważna jest kontrola nie tylko na wschodzie, ale również na zachodzie naszego kraju, żeby tam sprawdzać ten ruch i to, czy nie odbywa się niezgodnie z umową, np. między Polską a Niemcami.

Mam pytanie do pana ministra Webera. Pytanie jest takie. Art. 7 mówi o tym, że komitet wspólny może być zwołany na trzy miesiące przed zakończeniem umowy. Czy jest szansa na zwołanie go wcześniej? Czy o to państwo wnioskowaliście? Czy jest taka zgoda, jeżeli umowa tego nie przewiduje?

Oczywiście ponawiam pytanie poprzednika. Kiedy ten komitet będzie zwołany? Czy znamy datę? Rozumiem, że Polska może być tam obserwatorem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Witold Tumanowicz, bardzo proszę.

Poseł Witold Tumanowicz (Konfederacja):

Bardzo smutno oglądało się i czytało się doniesienia z Rady Unii Europejskiej. To pokazuje, że mamy tam bardzo słaby głos, że dużo więcej do powiedzenia w tej kwestii ma sama Ukraina, w końcu jest stroną tej umowy. Wiemy o tym, że cała ta umowa doprowadziła do nieuczciwej konkurencji, otworzyła rynek na przewoźników ze Wschodu, gdzie z kolei strona ukraińska ciągle chroni swoich przewoźników choćby takimi metodami jak e-Kolejka czy kary 5 tys. euro za przebywanie ponad 20 dni na terenie Ukrainy. Takich kar po stronie Polski i UE nie ma.

To bardzo smutne rzeczy. W tym zakresie nie jesteśmy w stanie nic zrobić bez zgody UE, bo musimy mieć jakieś większości kwalifikowane. Kiedy jako Konfederacja mówimy o utracie suwerenności, to są właśnie te elementy. To jest właśnie utrata suwerenności, kiedy nie możemy podjąć decyzji w zgodzie ze swoim własnym interesem. Przewoźnicy żądają w tym zakresie jednego: po prostu uczciwej konkurencji, czyli przywrócenia tych zezwoleń, nawet jednostronnie.

Apeluję do tymczasowego rządu o to, żeby, nawet jednostronnie, wbrew stanowisku UE i KE, wprowadził takowe zezwolenia. Wnoszę i apeluję także o to, aby kolejny rząd, który się pojawi, takie zezwolenia utrzymał. To jest test dla rządu, tymczasowego i kolejnego. Chodzę do różnego rodzaju programów, także telewizyjnych. Tam właściwie wszyscy się zgadzają, od lewa do prawa, co do tego, że interesu polskich przewoźników i polskich przedsiębiorców należy bronić. W tym działaniu chciałbym jednak zobaczyć konkrety.

Mam jeszcze jedną bardzo smutną refleksję. Przy tej okazji jest przecież mowa także o zmianach w traktatach UE. Te traktaty także mają iść w kierunku tego, żeby kolejne obszary były objęte różnego rodzaju większościami kwalifikowanymi, żebyśmy odbierali sobie prawa weta. Apeluję do całej sceny politycznej w Polsce o to, aby nie pozbywać się argumentu, jakim jest prawo weta. Nawet jeśli lewica, nawet jeśli centrolew uważa, że jesteśmy w stanie dogadywać w ramach UE jakieś wspólne stanowisko, nawet jeśli macie tam więcej przyjaciół, nawet jeśli będzie sytuacja, w której jesteście w stanie coś przeforsować, to, na Boga, mimo wszystko nie pozbywajcie się tego argumentu i pozycji negocjacyjnej, jaką jest prawo weta w kolejnych obszarach, w których ma decydować UE. Bardzo proszę o to, abyście pomyśleli o tym zawczasu i nie zgadzali się na różnego rodzaju pogłębianie federalizacji UE, tak jak miało to miejsce za czasów rządów PiS. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję za tę odległą od materii wypowiedź.

Poseł Witold Tumanowicz (Konfederacja):

Ona jest bardzo związana z materią.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Zdania są podzielone. Nie będziemy nad tym głosować, mógłby pan poseł przegrać to głosowanie.

O zabranie głosu poproszę pana posła Piotra Kandybę.

Poseł Piotr Kandyba (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w poniedziałek pojechałem na Ukrainę. Spotkałem się z ukraińskim posłem. Byłem w Korczowej. Rozmawiałem też z protestu-

jącymi. Rozmawiałem ze służbami celnymi. Rozmawiałem z ukraińskimi kierowcami, także z Policją. Starałem się więc spotkać z wszystkimi zainteresowanymi stronami.

Jakie jest podsumowanie tej wizyty? Bezsprzecznie musimy wprowadzić zezwolenia, i to jak najszybciej. To, co było natomiast ciekawe, to to, że ukraińska strona poniosła już duże straty. Mówi się, że do tej pory jest to nawet 800 mln euro ze względu na to, że ich towary do nas nie przychodzą. Oczywiście my tracimy to samo, bo na Vacie nasz Skarb Państwa dostaje po głowie. Nasi producenci wielu produktów też nie dostarczają ich do Ukrainy. Straty są więc po obu stronach.

Co ciekawe, Ukraińcy powiedzieli, że też są za tymi zezwoleniami. Wygląda na to, że oni też mają tego dosyć. To, co moim zdaniem byłoby ważne, nie wiem, czy jest to możliwe… Oni też o tym mówili. Czy jest możliwe spotkanie na szczycie między Ukrainą a Polską? Być może jesteśmy w stanie sami się dogadać i zapodać UE ten temat. Nie wiem, czy to jest możliwe z punktu widzenia formalnego, ale wygląda na to, że obydwie strony tracą i obydwie strony byłyby gotowe na takie rzeczy. Padały nawet ilości zezwoleń. Nie wiem, na ile strona społeczna jest gotowa na tę rozmowę, ale padały takie stwierdzenia, że to 600 tys. zezwoleń, kierowcy mówili nawet o tym, że rocznie wystarczyłoby 400 tys. zezwoleń, ale wygląda na to, że obydwie strony są na to gotowe.

Co moglibyśmy rozwiązać na szybko? Na pewno przepustowość przyspieszyłoby to, żeby samochody na pusto nie przejeżdżały tylko na jednej granicy. W Korczowej jest to możliwe. Po drugie, potrzebne jest to, by weterynaria działała 24 godziny na dobę. Działa bodajże tylko od godz. 7.00 do którejś. Mam to zapisane, mogę podać. To udrożniłoby, przynajmniej w Korczowej, ok. 50 samochodów na zmianę. To dużo, bo gdybyśmy wzięli to na wszystkich granicach, kierowcy pewnie nie musieliby koczować po kilka dni. Co jest najgorsze? Nie mają dostępu do bieżącej wody.

To, co tam widziałem, jest tragiczne. Powinniśmy to rozwiązać. Jeśli ważny jest dla nas Bóg, jak tu słyszę, honor czy ojczyzna, to musimy to jak najszybciej rozwiązać, żeby kierowcy byli w domach przed Bożym Narodzeniem. O to prosili. Mówiłem, że będę występował, tak że serdecznie pozdrawiam i proszę o to, żeby jak najszybciej zakończyć ten spór. Są jeszcze inne rozwiązania, ale jeszcze nie chcę o tym mówić. Są moje prywatne rozmowy z Ukraińcami, które mogą coś jeszcze zmienić, ale to na szybko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Lista posłów zapisanych do dyskusji wyczerpała się. Pozwolę sobie jeszcze na dwa zagadnienia, które chciałem podnieść, i po tym pytaniu poproszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi. Po tej odpowiedzi przejdziemy do strony społecznej i to będzie druga runda.

Panie ministrze, chciałem zapytać, jeszcze trochę sięgając do historii. Komitet podjął decyzję o wydłużeniu obowiązywania umowy w marcu 2023 r., to był bodajże 16 marca, a już 22 marca był pierwszy protest polskich przewoźników, którzy podnosili, że umowa ta negatywnie wpłynęła na konkurencję na rynku przewozów. Już wtedy, w marcu 2023 r., Polska powinna na forum UE podnieść postulat przywrócenia zezwoleń właśnie w kontekście tego, że umowa kończyła się w czerwcu 2023 r. Moje pytanie brzmi następująco. Z jakich powodów ministerstwo nie przedstawiło w tamtym czasie informacji, która, jak widać, już wtedy była poważna, czyli informacji o zaburzeniach na rynku konkurencyjnym? Pytam o to dlatego, że gdyby tych zaburzeń nie było, to 22 marca, czyli sześć dni po przyjęciu przez komitet tego stanowiska, przewoźnicy nie wychodziliby z takimi postulatami.

Czy w związku z tym były jakieś konsultacje ze środowiskiem przewoźników przed 16 marca, przed dniem, kiedy komitet podjął tę decyzję? Jaki był wynik konsultacji? W jakim gronie konsultacje te były prowadzone? To są pytania, które nasuwają się po przeglądnięciu kalendarium tych decyzji. To jest pierwsza rzecz. Przecież w tej decyzji czytamy, że nie ma zaburzeń konkurencji. Kilka dni później polscy przewoźnicy mówią to na protestach, a protesty nie odbywają się w momencie, kiedy ta przyczyna zaistnieje, tylko są wynikiem czasu, w którym są te zdarzenia. Jest więc pytanie, czy przed

16 marca były konsultacje. Jaki ewentualnie był wynik tych konsultacji? Czy Polska w ogóle przedstawiła tam stanowisko?

W drugim pytaniu pogłębię kwestię, którą poruszyła pani posłanka Oliwiecka w trakcie swojej wypowiedzi. Panie ministrze, czy – użyję takiego sformułowania – kontrole, które wykryją na drodze kabotaż, są ciągnione w postaci kolejnych kontroli w firmach, które zlecają przewozy? Innymi słowy, czy to, co zostanie skontrolowane i ujawnione na drodze, ma swój ciąg dalszy? To jest pytanie, które pojawia się w dyskusji publicznej. Ono jest niesłychanie zasadne, dlatego że właśnie kontrole na drodze mają to do siebie, że są wybiórcze, ale aby zbadać rzeczywistą skalę nadużyć, trzeba sięgnąć do dokumentów źródłowych. Czy, wychodząc z założenia, że skontrolowany na drodze przypadek może być częścią całości, za którą odpowiedzialna jest na przykład konkretna firma zlecająca te przewozy, kontrole na drodze były pogłębiane? Czy tam, gdzie wykryto kabotaż, kontrole były pogłębiane? Jeżeli tak, to jakie były wyniki tych kontroli?

To są moje pytania. Panie ministrze, bardzo proszę o udzielenie teraz odpowiedzi na wszystkie pytania, które padły ze strony państwa posłów. Dziękuję.

Minister infrastruktury Alvin Gajadhur:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jeśli pan przewodniczący pozwoli, to tę odpowiedź też podzielimy. Na część odpowiem ja, część uzupełniłby pan minister Weber.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście, panie ministrze. Bardzo proszę.

Minister infrastruktury Alvin Gajadhur:

Dziękuję uprzejmie. Przechodząc do pytania pana przewodniczącego i pani poseł odnośnie do kontroli, powiem, że kontrole te są prowadzone na terenie całego kraju. To nie są kontrole w wybranych miejscach. Tego typu kontrole prowadzą wszyscy wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego. Sprawdzane są też oczywiście kwestie tego, czy są zezwolenia w przypadku przewozów, na które obowiązują zezwolenia, czyli czy przypadkiem nie są wykonywane przewozy kabotażowe, o czym mówili pan przewodniczący i pani poseł. Z kontroli przeprowadzonych przez inspektorów wynika, że są tylko jednostkowe przypadki, gdy inspektor wykrywa wykonywanie przewozów kabotażowych lub na przykład do krajów trzecich bez wymaganego zezwolenia. To są dane ITD. To są jednostkowe przypadki.

Tak jak powiedziałem, te kontrole są nasilone. Zgodnie z prośbą przewoźników wspólne kontrole ze Strażą Graniczną, Krajową Administracją Skarbową i Policją są prowadzone na głównych szlakach komunikacyjnych prowadzących do tych granic, gdzie prowadzony jest protest. Są to więc wspólne, nasilone kontrole. Wszystkie kontrole przewoźników, także ukraińskich, prowadzone są na terenie całego kraju. Każdorazowo sprawdzany jest też aspekt tego, czy nie jest wykonywany przewóz kabotażowy, czyli oprócz tego, o czym mówiła pani poseł – stanu technicznego, czasu pracy, innych aspektów – sprawdzana jest właśnie ta dokumentacja. Teraz nasililiśmy kontrole i one prowadzone są też w nocy. Jest ich coraz więcej. Tak jak powiedziałem, przewozy kabotażowe bez zezwolenia nie odbywają się, bo nie są wykrywane przez inspektorów transportu drogowego.

Chciałbym to jeszcze uzupełnić o dwie kwestie. Rząd chce usprawnić prace, działanie ITD. Wczoraj została przyjęta przez Radę Ministrów ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym i innych ustaw. Krótko mówiąc, jest to ustawa o tzw. odzespoleniu. Dotychczas wojewódzcy inspektorzy podlegają bezpośrednio wojewodzie, a nie głównemu inspektorowi transportu drogowego. Chcemy to zmienić. Takie postulaty pojawiały się już od jakiegoś czasu. Chcemy to zmienić i podporządkować wojewódzkich inspektorów bezpośrednio głównemu inspektorowi transportu drogowego, żeby kontrole mogły być bardziej skuteczne, żeby można było alokować inspektorów w miejsca, gdzie zachodzi potrzeba nasilonych kontroli. Zapewne wiecie państwo, jak działa administracja zespolona. Teraz inspektor może wykonywać swoje czynności kontrolne jedynie na terenie danego województwa. Nie może nałożyć kary administracyjnej na terenie innego województwa, nie może nałożyć mandatu na kierowcę. Tzw. odzespolenie doprowadziłoby do tego, że kontrole te będą bardziej efektywne i skuteczne. Jeżeli zaistnieje jakaś sytu-

acja i trzeba będzie alokować inspektorów, będzie to możliwe. Panie przewodniczący, liczę na to, że Komisja Infrastruktury też pochyli się nad tym projektem i przychylnie do tego projektu podejdzie. To jest też wyjście naprzeciw prośbom i postulatom przewoźników.

Druga ustawa, która – mam nadzieję – na najbliższym posiedzeniu Rady Ministrów przejdzie przez rząd i zostanie skierowana do Sejmu, to postulaty, które już od dawna były podnoszone przez inspektorów, przez związki zawodowe, jak również przez stronę społeczną. Mowa o tym, żeby kontrole mogły odbywać się przez 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu, 365 dni w roku. Krótko mówiąc, chodzi o to, żeby ITD mogła być służbą mundurową, tak jak inne, podobnego typu formacje. Inspektorzy są urzędnikami zatrudnionymi i pracującymi w korpusie służby cywilnej. Podnoszą to też związki zawodowe. Oczywiście są nocne kontrole, ale one są rzadsze, popołudniowe, nocne. Wtedy też, co słusznie zauważają przewoźnicy, mogą być wykonywane przewozy niezgodne z przepisami, bo wtedy jest mniej inspektorów.

Jeżeli inspekcja stanie się służbą mundurową… Inspektorzy wykonują praktycznie takie same zadania jak Policja. Jeśli chodzi o kontrole ciężarówek, mają ich nawet więcej. Policja też może to kontrolować, ale to głównie ITD prowadzi najbardziej specjalistyczne kontrole. Inspekcja powinna więc być służbą mundurową. Panie przewodniczący, jeżeli Rada Ministrów taki projekt przyjmie, to mam prośbę, żeby Komisja Infrastruktury, wychodząc naprzeciw postulatom przewoźników, zajęła się tym w miarę szybko, żeby można było usprawnić działanie służb w tym zakresie.

Jest jeszcze jedna ważna rzecz. W ostatnim okresie kontroli jest więcej z tego powodu, że jest więcej inspektorów transportu drogowego. W ubiegłym roku przybyło ok. 80. Mamy nadzieję, że w tym roku też będzie kolejnych ok. 80. Część zdała już egzaminy państwowe, część zdaje je w grudniu. To jest trudne półroczne szkolenie. Tak jak powiedziałem, inspektorzy to wybitni specjaliści, fachowcy, którzy wychodzą na drogę, by prowadzić kontrole, dopiero po przejściu półrocznego, specjalistycznego kursu. Inspektorów w ostatnich latach jest więc więcej. Można powiedzieć, że jest to wyjście naprzeciw przewoźnikom, bo były postulaty, żeby zwiększyć liczebność inspektorów. Staramy się działać w tym zakresie.

Dziękuję. Teraz poprosiłbym pana ministra Webera.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, tylko dopytam. Pan minister był uprzejmy nie odpowiedzieć na bardzo ważne pytanie dotyczące kontroli ciągnionych. Pan minister stwierdził, że są wykrywane pojedyncze przypadki kabotażu. Czy jednak w przypadkach, kiedy wykryto taką formę przewozu, były podejmowane czynności wobec tego, kto zlecał ten przewóz, tak żeby ustalić, czy był to przypadek incydentalny, czy też jest to stała praktyka? Bardzo prosiłbym o precyzyjną odpowiedź.

Minister infrastruktury Alvin Gajadhur:

Panie przewodniczący, musiałbym to sprawdzić, bo na chwilę obecną…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, to prosiłbym o pisemną odpowiedź do Komisji. Dobrze?

Minister infrastruktury Alvin Gajadhur:

Dobrze.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, tylko bardzo prosiłbym, że ta odpowiedź trafiła do Komisji w tym tygodniu. Dobrze? Myślę, że w przypadku kilku kontroli ustalenie tego nie jest szczególnie uciążliwe.

Minister infrastruktury Alvin Gajadhur:

Sprawdzimy to, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o inne zagadnienia poruszane w zagadnieniach państwa posłów, to znamy propozycje, które zostały zawarte pod koniec października na Forum Transportu Drogowego, mimo że oficjalnie do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły. Poproszę panią dyrektor Renatę Rychter, która analizuje te materiały, żeby pokrótce odniosła się do tego tematu.

Część propozycji została wdrożona. Być może one wymagają jeszcze wzmocnienia, natomiast nie jest tak, że w ostatnich latach nie została wykonana praca, jeżeli chodzi o kwestie związane z rozwojem transportu międzynarodowego i ułatwień, które temu służą, które są stosowane przez polskich przewoźników, natomiast są tam też działania długofalowe, które naprawdę wymagają szerszej analizy, ujęcia w przepisy prawne i wprowadzenia ich jako pewnego procesu, a nie na zasadzie ad hoc, działania punktowego. Materiał, który został przedstawiony pod koniec października, ale także propozycje, które były przedstawiane przez państwa przewoźników, prezesów organizacji transportowych na ostatnim posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury, w ostatnią środę, jest przez nas analizowany.

Jednym z działań, które zostały podjęte, jest działanie, o którym przed chwileczką mówił pan minister Alvin Gajadhur, czyli systemowe wzmocnienie nadzoru i kontroli nad ruchem drogowym w Polsce, również w kontekście międzynarodowym. Jeżeli ITD będzie służbą, która będzie funkcjonować na takich samych zasadach jak Policja, czyli w sposób ciągły, stały i jeszcze szerszy, to siłą rzeczy nadzór nad ruchem drogowym i nad funkcjonowaniem firm zagranicznych, które operują w Polsce, będzie zdecydowanie większy. To jest jeden z elementów, który wychodzi naprzeciw oczekiwaniu przewoźników. Szerzej do tego tematu odniesie się pani dyrektor Renata Rychter.

Jeżeli chodzi o posiedzenie komitetu wspólnego, to na posiedzeniu Rady Ministrów transportu zawnioskowałem o jak najszybsze zwołanie komitetu wspólnego. Na bazie umowy art. 7 ust. 2 komitet wspólny zwołuje się na wniosek któregokolwiek z wiceprzewodniczących. Przewodniczącymi komitetu wspólnego z jednej strony są przedstawiciele Komisji Europejskiej, pan dyrektor Schmidt, a z drugiej strony przedstawiciel Ukrainy. Oni mają formalną możliwość zwołania tego komitetu. My zawnioskowaliśmy o to, aby zadziało się to jak najszybciej, aby praca w ramach komitetu została wykonana jak najszybciej, a wnioski zostały jak najszybciej wdrożone.

Jeżeli chodzi o kwestię – to pan przewodniczący Suchoń – wcześniejszych protestów, które miały miejsce na przełomie marca i kwietnia bieżącego roku, to, szanowni państwo, mówiliśmy o tym na posiedzeniu Komisji w poprzednim tygodniu. Proszę zauważyć, że te protesty były inne niż obecne, nie były związane z blokadą granicy, ale w zasadniczej mierze dotyczyły innych spraw, panie przewodniczący.

Oczywiście kwestia zezwoleń była poruszana, ale wtedy nie była podnoszona jako sprawa fundamentalna. Wtedy sprawą fundamentalną było zablokowanie możliwości korzystania z naczep i przyczep rosyjskich przez przewoźników w Polsce. To zostało wprowadzone 11. pakietem sankcji.

Po drugie, jest prowadzenie przez nasze służby przekrojowych kontroli, co w tamtym okresie również zostało zintensyfikowane, i to nie tylko przez ITD, ale także przez Straż Graniczną, Państwową Inspekcję Pracy, Krajową Administrację Skarbową, nadzór budowlany. Takie przekrojowe kontrole ruszyły od kwietnia i wprowadzenie tych działań zakończyło protesty. Mieliśmy wówczas dwa spotkania w MI z protestującymi. Na prośbę protestujących na spotkaniach pojawili się również przedstawiciele partii politycznych. Był ówczesny poseł Robert Winnicki. Właśnie tam wypracowane rozwiązania pozwoliły na to, aby protesty miały inny charakter i zostały zakończone szybciej niż te, które mają miejsce przed polsko-ukraińskimi przejściami granicznymi.

Jeszcze raz powtarzam, charakter protestów był inny. Oczekiwania, postulaty czy żądania protestujących były inne. Oczywiście w rozmowach pojawiał się temat zezwoleń drogowych, natomiast na tamten czas nie był on stawiany jako sprawa fundamentalna.

Szanowni państwo, to chyba tyle, jeżeli chodzi o pytania, które w tej turze poselskiej były kierowane do MI.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):
Jeszcze pani dyrektor Rychter.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Tak, przepraszam bardzo. Pani dyrektor, proszę o bardziej szczegółowe odniesienie się do propozycji sformułowanych pod koniec października.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):
Było jeszcze pytanie dotyczące Inspekcji Weterynaryjnej.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Z tego, co wiem, Inspekcja Weterynaryjna też wzmocniła liczbę osób, które zajmują się odprawą weterynaryjną. Zwracam uwagę, że między 2021 r. a 2023 r. wzrosła liczba pojazdów odprawianych na polsko-ukraińskich przejściach granicznych i jest to związane nie tylko ze zmianami organizacyjnymi czy z powołaniem nowych przejść granicznych, Malhowice–Niżankowice. Zmiany organizacyjne dotyczyły większego postawienia na ruch towarów w tym drugim okresie, powiedzmy, od czerwca 2022 r., bo w pierwszym okresie w głównej mierze były oczywiście obciążone napływem uciekających z Ukrainy. Służby weterynaryjne zostały więc wzmocnione.

Szanowni państwo, służby weterynaryjne mają natomiast obowiązek weryfikacji tego, czy to, co do Polski wjeżdża, jak zboże albo żywność, jest faktycznie zdatne do użytkowania, do spożycia czy do produkcji. Nie będzie odpuszczenia tego tematu. Służby graniczne, służby kontrolne będą prowadziły swoje kontrole w sposób zgodny z przepisami prawa, który zapewni, że wszystko, co wjeżdża do Polski, będzie zdatne do użycia. Żywność jest tutaj elementem kluczowym. Mimo tego, że kadra weterynaryjna nie jest w MI, mogę powiedzieć, że została wzmocniona. Inspektorów weterynarii jest więcej niż wtedy, kiedy miał miejsce spodziewany większy ruch graniczny.

Pani dyrektor, proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter:
Szanowny panie przewodniczący, szanowni panowie ministrowie, szanowni państwo posłowie, szanowni państwo reprezentujący organizacje społeczne, bardzo dziękuję za możliwość wypowiedzi. Siedem punktów, które zostały wskazane jako oficjalne stanowisko Forum Transportu Drogowego, czyli współpracujących ze sobą trzech największych organizacji zrzeszających przewoźników drogowych, w zasadzie powiela działania od długich miesięcy prowadzone na bieżąco w Departamencie Transportu Drogowego. Pozwolę sobie odnieść się do każdego z punktów, aczkolwiek rozumiem, że mamy pewien limit czasowy, w związku z czym proszę wybaczyć, że wszystkich działań w tej chwili nie przytoczę.

Szanowni państwo, odnośnie do pkt 1 dotyczącego podjęcia na forum UE działań zmierzających do konkurencyjności pomiędzy przewoźnikami unijnymi a ukraińskimi i mołdawskimi pozwolę sobie wskazać, że w okolicach kwietnia tego roku zauważyliśmy i docierały do nas sygnały o tym, że rząd Ukrainy interpretuje w nieuprawniony sposób, niezgodnie z treścią umowy zawartej pomiędzy UE a Ukrainą, przepisy tej umowy. Ukraina nakładała kary pieniężne na polskich przewoźników, żądając od nich zezwoleń na kraje trzecie w sytuacji, gdy wykonywali przewóz, który, zgodnie z definicją zawartą w tej umowie, stanowi międzynarodowy przewóz dwustronny.

W tym zakresie interweniowaliśmy pod koniec kwietnia do pani komisarz Adiny Vălean, komisarz UE ds. transportu, która w piśmie z 8 maja przyznała rację stanowisku zaprezentowanemu przez stronę polską. Oczywiście zwróciliśmy się do strony ukraińskiej o zwrot niesłusznie nałożonych na polskich przewoźników kar pieniężnych. Domagaliśmy się wzorów formularzy, środków, zaskarżenia, które mogliby wykorzystać polscy przewoźnicy. Niestety do tej pory strona ukraińska nie dokonała zwrotu kar, nie anulowała tych kar i w inny sposób nie uchyliła tych decyzji.

Od kwietnia ściśle monitorowane i prowadzone były wzmożone kontrole dotyczące ukraińskich przewoźników drogowych, którzy byli beneficjentami, tak zresztą jak strona polska, zniesienia obowiązku posiadania zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzy-

towe. W kolejnych pismach do pani dyrektor Kopczyńskiej i do pani komisarz Vălean wskazywaliśmy na, mówiąc delikatnie, niekonkurencyjność na rynku przewozów w relacji między polskimi przewoźnikami i przewoźnikami z Ukrainy, jaka wystąpiła w związku z obowiązywaniem tej umowy. Nie mieliśmy możliwości wnioskowania bezpośrednio o powołanie wspólnego komitetu, ale, tak jak przekazywał to pan minister, działania te zostały podjęte i mam nadzieję, że zaowocują powołaniem komitetu.

Uczestniczyliśmy także w licznych spotkaniach roboczych z pracownikami, z przedstawicielami KE, gdzie prezentowaliśmy faktyczne dane dotyczące ruchu granicznego i przekroczenia wzrastającego od 2023 r. Szanowni państwo – pragnę to podkreślić, bo może nie wybrzmiało to w sposób istotny – na podstawie danych, które mieliśmy dostępne od Straży Granicznej, w 2022 r., kiedy były prowadzone prace nad przedłużeniem umowy, nie było aż tak dużego wzrostu wolumenów wykonywanych przewozów, to po pierwsze, i tak dużego wzrostu i dysproporcji pomiędzy przewoźnikami z Ukrainy i przewoźnikami z Polski.

Wzrost liczby przewozów wykonywanych przez przewoźników z Ukrainy – proszę wybaczyć, to jest moje zdanie, mam nadzieję, że pan minister dzisiaj mnie za to nie odwoła – wiążę bezpośrednio z wprowadzeniem e-Czergi. W maju tego roku e-Czerga stała się narzędziem dyskryminującym polskich przewoźników drogowych, którzy musieli kilkanaście dni czekać na przekroczenie granicy, gdy tymczasem po polskiej stronie w trakcie protestu czas oczekiwania wynosi ok. pięć dni. Nierówne traktowanie zaowocowało tym, że polscy przewoźnicy stali się mniej konkurencyjni i mogli wykonywać mniej operacji transportowych. Po tych sygnałach, po pierwszych protestach w kwietniu, w maju tego roku na każdym możliwym forum wskazujemy na negatywny wpływ umowy zawartej pomiędzy UE a Ukrainą.

Jeśli chodzi o pkt 2, czyli podjęcie działań zmierzających do rewizji przepisów dotyczących prowadzenia działalności transportowej w Polsce i kontroli spełniania tych warunków, szanowni państwo, od początku tego roku, a w zasadzie jeszcze wcześniej, bo w Departamencie Transportu Drogowego powstała duża nowelizacja ustawy o transporcie drogowym, która ma na celu wdrożenie wszystkich przemyśleń na podstawie dotychczasowych spostrzeżeń, w tym zakresie przygotowaliśmy zmiany przepisów w zakresie dostępu do rynku przewozów drogowych zaostrzających reżimy dotyczące bazy eksploatacyjnej zarządzającej transportem, także kwestii dotyczących zdolności finansowej, a ściślej rzecz biorąc, potwierdzania zdolności finansowej, bowiem polisa ubezpieczeniowa OC, jak i gwarancja bankowa, zgodnie z pakietem rozporządzeń i rozporządzeniem 1071, jest tylko uzupełniającym, subsydiarnym elementem badania dokumentowania zdolności finansowej.

W związku z tym w mojej ocenie w przepisach prawa krajowego powinno być bardziej ściśle dostosowane brzmienie tych przepisów i limitowane korzystanie z gwarancji bankowej, z polisy OC. Tylko w wyjątkowych wypadkach i każdorazowo w drodze indywidualnych decyzji organ powinien to badać, oczywiście organ uprawniony do wydawania tych dokumentów.

18 września było ostatnie spotkanie z przedstawicielami organizacji zrzeszających przewoźników drogowych, na którym dyskutowaliśmy na temat poszczególnych rozwiązań, jeśli chodzi o przepisy zaostrzające dostęp do rynku przewozów drogowych, także w kontekście rozszerzania tej działalności i pozyskiwania nowych wypisów z licencji rozszerzania floty. Mam nadzieję, że prace te będą kontynuowane i projekt dużej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym uda się przedłożyć do rozpatrzenia Radzie Ministrów, by później była przedmiotem prac parlamentarnych, a wcześniej oczywiście przedmiotem konsultacji publicznych i społecznych.

Jeśli chodzi o wprowadzenie rozwiązań ograniczających koszty funkcjonowania firm transportowych w celu zapewnienia konkurencyjności polskich firm transportowych, a także w kontekście uzyskiwania dofinansowania, jeśli chodzi o wprowadzanie na rynek pojazdów zeroemisyjnych, wielokrotnie zwracaliśmy się do właściwych ministrów z prośbami o uruchomienie specjalnych programów, specjalnego funduszu, który zapewniałby możliwość rekompensat czy finansowania, także z udziałem środków unijnych.

Punkt 4 to podjęcie prac nad zmianą systemu kształcenia i egzaminowania kierowców zawodowych w Polsce. Szanowni państwo, trzeba tutaj wymienić nowelizację rozporządzenia w sprawie szkolenia kierowców zawodowych, która była odpowiedzią na większość postulatów strony społecznej. Mam nadzieję, że strona społeczna to potwierdzi. Oczywiście nie mówię, że są to zmiany wyczerpujące i nie można wprowadzić jeszcze lepszych udogodnień.

Szanowni państwo, proszę mi wierzyć, także problem braku kierowców jest bliski sercu Departamentu Transportu Drogowego, dlatego że w ramach rewizji dyrektywy dotyczącej praw jazdy stanowisko rządu i MI zawsze prezentuje kwestie dotyczące obniżenia wieku kierowców, oczywiście racjonalnego obniżenia, żeby nie pogorszyć bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa wykonywania operacji transportowych nie tylko w kat. C, ale także w kat. D, o której, zdaje się, KE zapomina, a przecież w krajowych przewozach drogowych osób także brakuje kierowców, a wiek tych kierowców jest coraz wyższy. Jest to coraz starsza grupa zawodowa, w związku z czym jest to problem nie tylko krajowy, ale także światowy.

Bierzemy udział w pracach. Mam nadzieję, że powołany będzie specjalny zespół, bo na ostatnim posiedzeniu grupy SC.1 dotyczącym transportu drogowego w ONZ m.in. IRU podniosło problem braku kierowców. Było to dyskutowane także w ramach ITF, grupy roboczej. Prezentowane były różnorakie rozwiązania i podejmujemy współpracę z innymi państwami członkowskimi, aby, szanowni państwo, przynajmniej próbować wprowadzić rozwiązania, które będą umożliwiały zmierzenie się z tym problemem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pani minister, przepraszam bardzo. Bardzo daleko wykraczamy już poza materię posiedzenia Komisji. Te informacje są oczywiście niezwykle interesujące, choć pani minister daje tutaj powód do refleksji, że jeżeli chodzi na przykład o kierowców zawodowych, byliśmy świadkami spektakularnych wpadek w tym zakresie, więc może nie jest tak wspaniale, jak pani dyrektor była uprzejma to zaprezentować. Czy pani dyrektor może jeszcze dodać coś w temacie dotyczącym sprawy, w której się spotkaliśmy? Jeżeli tak, bardzo proszę o zwięzłą informację.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, było pytanie o postulaty, które zostały sformułowane przez Forum Transportu Drogowego. Konkretnie odpowiadamy na pytanie, które zostało zadane. Oczywiście nie musimy tego robić, panie przewodniczący. Jeżeli nie ma woli Komisji, żeby tych informacji wysłuchać, nie musimy ich przekazywać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, zauważam, że to jest odpowiedź na pytania, chociaż wolałbym, żeby tak konkretne odpowiedzi były na pytania dotyczące np. kontroli ciągnionych. Pytań dotyczących tej konkretnej sytuacji nie ma. Mają państwo odpowiedzi na inne pytania i to się oczywiście chwali, ale myślę, że powinniśmy zwrócić uwagę na to, że jest też strona społeczna, która również zgłosiła się do głosu w tej ważnej sprawie.

Przed chwilą rozpoczął się proces na miejscu. Na wschodniej granicy zablokowano jedną z dróg w tamtym rejonie. Zablokowali ją ukraińscy kierowcy. Myślę, że powinniśmy skupić się na materii dzisiejszego posiedzenia, tak że bardzo prosiłbym o informacje w temacie posiedzenia.

Dyrektor departamentu MI Renata Rychter:

Szanowny panie przewodniczący, chciałabym tylko zakończyć, podsumować. Reasumując, siedem punktów to tak naprawdę podsumowanie działań, które są na bieżąco prowadzone w Departamencie Transportu Drogowego. Bardzo za nie dziękuję. Jeśli chodzi o kwestie dotyczące realizacji tych punktów, myślę, że spokojnie można odpowiedzieć, szanowny panie pośle – odpowiadam tutaj na pytanie pana posła Bartosza Zawiei – że tak, te punkty są realizowane przez MI.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Przechodzimy do drugiej rundy debaty. Mamy zgłoszenia czterech przedstawicieli strony społecznej. O zabranie głosu poproszę pana Jana Buczka.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, panie i panowie posłowie, szanowni panowie ministrowie, szanowni państwo, dzisiaj zebraliśmy się w konsekwencji ostatniego posiedzenia. Na ostatnim posiedzeniu zapowiedzieliśmy, że zaraz po brukselskim posiedzeniu Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii wysłuchamy informacji i skoncentrujemy się na problemach, żeby jak najszybciej móc cokolwiek zaradzić w sprawie blokad na granicy.

Wysłuchaliśmy głosu pana ministra, który w mojej ocenie bardzo skutecznie… skutecznie to może nie, ale bardzo zdecydowanie i jasno postawił problem w Brukseli. Szkoda tylko, że odbyło się to z tak dużym opóźnieniem i że nie miało już żadnego skutku prawnego. Dobrze, że chociaż usłyszano w Brukseli ten głos. Myślę, że należy robić wszystko, co możliwe, by, tak jak niektórzy państwo posłowie swoimi pytaniami i troską otoczyli to zagadnienie, jak najszybciej zwołać w sprawie umowy komitet, żeby wymusić na KE zwołanie komitetu, żeby móc cokolwiek zrobić w sprawie korekty umowy, zanim zakończy czas funkcjonowania, a kończy 30 czerwca.

Pan minister infrastruktury był łaskaw poinformować nas o tym, że miniony tydzień spędził na intensywnych rozmowach z protestującymi i z wojewódzkimi inspektorami. Mam natomiast refleksję i zapytanie. Czy tego właśnie oczekują sami protestujący? Czy oczekują miłej rozmowy w przebiegu, czy efektywnej pracy w celu rozwiązywania problemów, które stały się przyczyną blokady?

Nie ma co pudrować rzeczywistości, to jest efekt zaniedbań kilku ostatnich lat. Wielokrotnie rozmawialiśmy o tym z przedstawicielami naszego rządu. W związku z tym dzisiaj nie należy już dalej pudrować. Należy wykorzystać każdą godzinę, nawet nie dzień, na to, żeby połączyć się z przedstawicielami administracji w Kijowie, porozmawiać, patrząc sobie prosto w oczy, i próbować posprzątać ten bałagan, na ile się da, bo w istocie święta za pasem, Nowy Rok za pasem, później Nowy Rok zgodnie z kalendarzem prawosławnym. Kiedy odblokujemy tę granicę?

Dzisiaj mam wrażenie, że wszyscy wyczekują momentu, kiedy stanie się jasne, że któryś z rządów otrzyma mandat do stałego sprawowania władzy i że wtedy będzie przerzucał rozżarzony węgiel z ręki do ręki, ale nam, szanowni państwo, nie o to chodzi. Musimy działać już teraz i musimy robić wszystko, co możliwe, żeby wygaszać protest i emocje, dlatego że one przekładają się już nie na poziom branżowy, tylko polityczny. Dla nas wszystkich jest to bardzo, bardzo niebezpieczne. Żeby protestujący mogli zejść z granicy, ktoś, kto posiada mandat – a dzisiaj mandat do tego posiadają tylko konkretne osoby – musi na poważnie usiąść i postawić coś na stole. Nie można liczyć na to, że przyklei się na rany plaster i jakoś przez tydzień przetrwają. Tu nie mówimy o tygodniu. Tu chodzi o kolejne miesiące.

Skutki finansowe, gospodarcze są oczywiście przeogromne, ale słyszałem również o tym, że skutki finansowe ukraińscy przewoźnicy i rząd zamierzają przerzucić na samych protestujących. Widzę tutaj błędy tylko po stronie rządzących, a nie protestujących. Zajmowaliście się państwo wyborami, zajmowaliście się państwo układaniem kolejnego rządu, a na dobrą sprawę nikt z tych, którzy posiadali mandat, nie zwrócił się do protestujących z konkretną propozycją, żeby złagodzić ich postawę, emocje. Dzisiaj te emocje sięgają już zenitu. Kiedy z nimi rozmawiam, mówią: „Będziemy stali do końca, nie cofniemy się nawet o krok". Do czego ma to jednak prowadzić? Praktycznie rzecz biorąc, wszyscy zderzymy się ze ścianą.

Dlatego chciałbym zapytać, czy pan minister – a w jego wypowiedzi to nie wybrzmiało – rozmawiał w tym tygodniu ze swoim odpowiednikiem w Kijowie, czy podejmował inicjatywę, żeby rząd… Co zgłaszałem na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury, to już jest sprawa dla wyższego poziomu. Premier albo nawet prezydent powinien zaangażować się w ten konflikt. Czy w związku z wypowiedziami z ostatniego posiedzenia KE pan minister przekazał te sprawy na posiedzeniu Rady Ministrów z prośbą,

żeby pan premier zaangażował się w rozwiązanie tego problemu? Dzisiaj tylko on posiada mandat do takiego działania.

Jeżeli chodzi o stwierdzenie kabotażu, również na ten temat wiele rozmawialiśmy na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Sam powiedziałem, że nie wystarczy zbadanie dokumentów na drodze. W ślad za tymi dokumentami trzeba iść do załadowcy towaru, bo prawdopodobnie tam jest matecznik tego zła i tam załadowało się niejeden samochód. Prawdopodobnie jest tam masowa praktyka wykorzystania do załadunku przewoźników, którzy nie mają prawa do wykonywania takich przewozów. Mówiłem o tym, że według mnie takie kontrole muszą być zespolone. W takim zespole musi tam być przedstawiciel Krajowej Administracji Skarbowej, dlatego że on ma inne uprawnienia, wiedzę i możliwości niż inspektorzy, żeby głębiej sięgnąć do dokumentów. Muszą więc wyjaśniać te sprawy razem, w zespolonej grupie. Prosiłem o to, żeby zrobić to w trybie natychmiastowym, modne słowo, ekstraordynaryjnym, ponieważ wyniki kontroli mogą być przydatne panu ministrowi w Brukseli podczas posiedzenia Rady Europejskiej. Chciałem zapytać, czy pan minister otrzymał od ITD wyniki kontroli, o których rozmawialiśmy na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Do tego dochodzi kolejna sprawa, jeżeli chodzi o inspekcję transportu. To sprawa weryfikacji zezwoleń EKMT. Wiemy o tym, że w Serbii można sobie takie sklonowane zezwolenie zamówić z jednym numerem w kilku egzemplarzach. Te sfalsyfikowane zezwolenia z całą pewnością są wykorzystywane przez serbskich przewoźników do przewozów ładunków, których nie mogą przewozić europejscy przewoźnicy. Mamy zresztą taką wiedzę, że prawie wszystkie firmy, które chciały się sprzedać, zostały już sprzedane rosyjskim inwestorom. Mamy do czynienia z nową odsłoną omijania sankcji.

W związku z tym chciałem zapytać, czy ITD jest przygotowana do tego, żeby na miejscu, na drodze sprawdzić, zweryfikować, czy przedstawiony do kontroli dokument jest oryginałem, czy falsyfikatem. O tym też rozmawialiśmy. Wielokrotnie przekazywaliśmy te informacje do GITD, ale dzisiaj informacja już nie wystarczy. Dzisiaj musi być reakcja, bo dzisiaj mamy do czynienia z masową penetracją naszego rynku przez serbskich przewoźników.

Jeżeli chodzi o Dołhobyczów, proszę państwa, nie pamiętam, czy byłem 13, 14 czy 15 listopada na przejściu granicznym w Dorohusku. Gdy byłem u protestujących, nie byłem świadom, że obok, na przejściu granicznym odbywało się spotkanie przedstawicieli panów ministrów z polskiego Ministerstwa Infrastruktury. Były panie z Komisji Europejskiej, z DG MOVE, pani dyrektor Kopczyńska ze swoimi pracownikami. Był również wiceminister Derkacz ze strony ukraińskiej. Z tego, co wiem, wówczas pan minister Derkacz zapowiedział, że są gotowi od zaraz otworzyć Dołhobyczów do celów, o których mówi tutaj pan minister, czyli już wówczas była możliwość zrealizowania tego zadania, a dzisiaj słyszymy, że jest to wynikiem ostatniego tygodnia działań. Coś mi nie pasuje w moich informacjach i moim wyobrażeniu.

Oczywiście bardzo istotnym elementem, który wciągnął przewoźników do podjęcia najtrudniejszej decyzji, jaką było zablokowanie przejścia, był brak skutecznej reakcji naszego państwa w kwestii rozwiązania problemów związanych z e-Czergą, kolejką elektroniczną. Wczoraj mieliśmy spotkanie pięciu stowarzyszeń z różnych państw i szóstego stowarzyszenia przewoźników ukraińskich. Oni sami nam wczoraj przyznali, że e-Czerga to w dalszym ciągu eksperyment. Jeżeli ten eksperyment nie ma jeszcze certyfikatu do funkcjonowania, to jak można go zastosować do działania w praktyce? Mamy bardzo, bardzo dużo uwag do e-Czergi. Uważam, że to jest odrębne zagadnienie do rozwiązania, ale kolejnym odrębnym zadaniem do rozwiązania w bezpośrednich relacjach z Ukrainą jest właśnie kompleksowe rozwiązanie problemów z granicą.

Szanowni państwo, chcę powiedzieć wyraźnie i chcę, żebyście to usłyszeli. Zarówno po polskiej, jak i po ukraińskiej stronie jest cała masa różnego rodzaju absurdów, błędów w działaniu. Brakuje synchronizacji w działaniu, a w licznych przypadkach jest nawet działanie na szkodę państwa. Wszystkie towary, które płyną przez unijną granicę do Polski i są odprawiane przez KAS, dają nam konkretne profity, bowiem 25% z przypisanych ceł pozostaje w naszym kraju. Dzisiaj wiem, że Węgry już otwierają kolejne przejście, bo zacierają ręce z tego powodu, że u nas jest blokada i mogą sobie przepisać

niemałe kwoty z tych źródeł. Dlatego uważam, że trzeba na poważnie podejść do rozwiązywania tego problemu jeszcze w tym tygodniu, a nowy rząd z całą pewnością będzie miał bardzo gorący, rozżarzony węgiel i będzie miał wyjątkowo trudną sprawę do rozwiązania. Dlatego zachęcam, namawiam i apeluję o to, żeby rząd, który w tej chwili ma jeszcze wszystkie instrumenty i mandat, nie zmarnował nawet godziny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

O zabranie głosu poproszę teraz pana ministra Jacka Piechotę.

Prezes Polsko-Ukraińskiej Izby Gospodarczej Jacek Piechota:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni panowie ministrowie, pozwólcie, że z trochę innego punktu widzenia zwrócę uwagę na kwestie, które dzisiaj nas tutaj sprowadziły. Polsko-Ukraińska Izba Gospodarcza skupia blisko 500 firm polskich i ukraińskich, działa po obu stronach granicy. O losie przedsiębiorców w całej debacie o blokadzie granicy nikt nie mówi i nie pamięta. Firmy ponoszą z tego tytułu straty, nie realizują na czas kontraktów, wzrasta koszt realizacji kontraktów. Tracimy konkretny rynek. Szkoda, że nie ma pana posła z KPN, bo chciałbym mu tę kwestię przybliżyć. Zarabiamy na współpracy z Ukrainą. Nasz eksport za 9 miesięcy to 8,1 mld euro, a 3,3 mld euro to ukraiński eksport do nas. Jest prawie 5 mld euro nadwyżki w obrotach handlowych z Ukrainą. My zarabiamy na Ukrainie.

Dzisiaj naszym firmom grozi utrata tego rynku, kary umowne, zerwane kontrakty. Wyrywkowo wystąpiliśmy do największych firm z pytaniem o to, jak oceniają swoje straty. 21 największych firm w izbie oszacowało, że już poniosły stratę rzędu 100 mln zł.

Mam wrażenie, że nie pamiętamy kolejności zdarzeń i szybko zapominamy, co było przyczyną otwartości unijnego rynku dla przewoźników ukraińskich. Wręcz dziękowałbym ministrowi Adamczykowi – i mówię to szczerze, panie ministrze – za to, że nasz rząd otworzył rynek na przewozy z Ukrainy. Potem jednak trzeba było monitorować sytuację i dokonywać określonych korekt. Dlaczego? Ano dlatego że rosyjska agresja na Ukrainę spowodowała, że zablokowanie portów ukierunkowało całą masę towarową z Ukrainy przede wszystkim przez Polskę. Przed wojną 60% eksportu Ukraina realizowała drogą morską. 90% eksportu zbóż Ukraina realizowała drogą morską. To wszystko został zablokowane. Zapotrzebowanie na realizację przewozów z Ukrainy do UE niewspółmiernie wielokrotnie więc wzrosło.

Od samego początku apelowaliśmy o to, aby na szczeblu rządowym silnie koordynować wszystkie sprawy związane z kryzysem ukraińskim. Niestety od samego początku dramatycznie tego brakowało. Pierwszego tygodnia wystąpiliśmy do premiera o powołanie pełnomocnika z szerokimi kompetencjami. Dopiero trzy miesiące później minister Szefernaker, pełnomocnik ds. uchodźców, sześć miesięcy od wybuchu wojny – to już w ogóle błąd absolutny – pełnomocnik ministra rolnictwa, który miał uregulować problemy zboża… On sam po roku intensywnej pracy i odbijania się od ściany zrezygnował, podał się do dymisji. Dopiero końcówka, maj, pełnomocnik rządu, minister Emilewicz, ale praktycznie dwa miesiące, bo potem zaczęły się wybory…

O problemach granicy polsko-ukraińskiej możemy mówić bardzo długo. Całkowicie podpisuję się pod tym, o czym mówił przewodniczący Buczek. W grudniu organizowaliśmy specjalną konferencję „Polsko-ukraińska granica – szansa czy bariera rozwoju?”. To dramatyczna bariera. Dwa dni rozmawialiśmy z praktykami, przedsiębiorcami, pogranicznikami, celnikami z obu stron granicy o tym, jak ta granica funkcjonuje. To kilkaset wniosków wysłanych do wszystkich resortów. Pełnomocnik Emilewicz podjęła ten temat, ale – czas! – to już była zupełna końcówka.

Trzeba więc uczciwie powiedzieć. Presja ze strony ukraińskich przewoźników wynikała z konkretnej dramatycznej sytuacji Ukrainy i państwa ukraińskiego. Notabene, żeby nie było wątpliwości, 76% kontraktów na sprzedaż polskich towarów dla Ukrainy opatrzone jest klauzulą: po stronie importera leży obowiązek zrealizowania transportu. To nasi przedsiębiorcy i nasi producenci oczekują, że ukraińscy importerzy zapewnią transport.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Prezes PUIG Jacek Piechota:

Takie są klauzule. To już jest pytanie do… Jesteś w organizacji pracodawców. Zapytajcie przedsiębiorców. Polscy producenci produkujący w głębi Ukrainy, bo są i takie firmy, od zawsze skarżyły się na to, że mają problemy z polskimi przewoźnikami, którzy nie chcą jeździć w głąb Ukrainy. Podpisuję się pod wszystkim, co dotyczy korupcji, kolejek, funkcjonowania e-Kolejki itd. Długo możemy mówić o ukraińskiej korupcji, ale – to odpowiedź dla jednego z posłów – zezwolenia nigdy nie były elementem uczciwej konkurencji. Dla nas były elementem administracyjnej blokady dla Ukrainy. Przecież spór trwał od zawsze, bo dla Ukraińców Polska jest krajem tranzytowym na Zachód, a dla nas Ukraina nie jest żadnym tranzytem. Co roku była więc awantura o ilość zezwoleń przewozowych.

Panie pośle, nie dziwię się, że niektórzy Ukraińcy dobrze zarabiali na handlu zezwoleniami, więc niektórzy rzeczywiście są za przywróceniem zezwoleń. Przecież tam tkwi czarny rynek wtórnego obrotu zezwoleniami przewozowymi. Jako jedyna polsko-ukraińska organizacja jesteśmy w koalicji na rzecz granicy z ukraińskimi stowarzyszeniami, Ukraińską Izbą Przemysłowo-Handlową. Wszystkie te organizacje nie chcą zezwoleń, bo mają świadomość tego, jak przez cały ten czas funkcjonowało to po ukraińskiej stronie.

Potwierdzam, że przeprowadzamy kontrole, czasem bardzo ostre i kosztowne. O tym, że wdrożona została ustawa o zasadach delegowania pracowników spoza UE, dowiedzieliśmy się z tego, że ukraińscy kierowcy w Polsce nagle płacili kilkutysięczne mandaty za brak elektronicznego podpisu i spełnienie wymagań wynikających z tej ustawy.

Mówię to jeszcze raz na koniec, chociaż spraw jest multum, bo zbieramy to na bieżąco: koordynacja po polskiej stronie. Całkowicie nie spełniała tej roli międzyrządowa polsko-ukraińska komisja ds. współpracy gospodarczej. Raz spotkała się za wicepremiera, ministra Morawieckiego, raz spotkała się za premiera Gowina, raz spotkała się za ministra Budy, a tymczasem powinna permanentnie pracować i skutecznie te problemy podejmować. Nawet tutaj mamy do czynienia z rozsypaniem różnych puzzli. Ktoś tam zgłosił, ktoś mówił, Ukraińcy nie odpowiedzieli, Ukraińcy sygnalizowali, my sygnalizowaliśmy. Koordynacja, tego nam przez lata dramatycznie brakowało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję za tę wypowiedź.

O zabranie głosu poproszę pana Piotra Prudzyńskiego.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Prudzyński:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję. W pierwszej kolejności pozwolę sobie sprostować nieprawdziwe stwierdzenie, jakie pan minister Piechota raczył państwu przedstawić, o tym, że polscy przewoźnicy nie chcieli i nie chcą jeździć na Ukrainę. Polski transport w Europie znany jest z tego, że dojedzie wszędzie, gdzie da się dojechać na kołach. Dosłownie. Polscy przewoźnicy jeździli i jeżdżą do Afryki Północnej, do Iraku, do Azji Środkowej, do Mongolii, na granicę chińską. Polskie samochody dojeżdżały do Afganistanu jeszcze w czasie, kiedy polscy żołnierze stacjonowali tam z zaopatrzeniem. Twierdzenie, że polscy przewoźnicy nie chcą, boją się jechać…

Prezes PUIG Jacek Piechota:

Przepraszam. Powiedziałem, z jakiego powodu.

Wiceprzewodniczący OZPTD Piotr Prudzyński:

Ja panu nie przerywałem. Twierdzenie to jest całkowicie nieprawdziwe. Około dwa miesiące temu polskie auto jako pierwsze europejskie auto zrealizowało transport z Europy, jeżeli pan prezes Buczek nie pomylił, do Arabii Saudyjskiej pod osłoną karnetu TIR. Była to pierwsza tego typu operacja zrealizowana w skali europejskiej. Polscy przewoźnicy bez problemu odnajdywali się, odnajdują się i będą się odnajdywać na rynku ukra-

ińskim, jeżeli tylko będą zasady uczciwej konkurencji. Zezwolenia nie są barierą administracyjną. Zezwolenia w rynku międzynarodowych usług transportowych są takim samym narzędziem wyrównywania szans ekonomicznych jak cła i podatki importowe w handlu międzynarodowym. Chciałbym, żebyśmy mieli co do tego pełną jasność.

Teraz króciusieńko w pięciu punktach. Pierwsza sprawa jest taka. Zostałem poproszony przez przedstawicieli Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu, czyli organizacji, która zorganizowała i koordynuje strajk na polskiej granicy, o poinformowanie, że niestety nie zostali poinformowani i zaproszeni na dzisiejsze posiedzenie Komisji. Z tego powodu nie ma tutaj fizycznie bezpośrednich przedstawicieli, nie mają możliwości odniesienia się do punktów, do których chcieliby odnieść się osobiście.

Zostałem poproszony o zadanie panu ministrowi jednego pytania. Jest prośba o konkretną odpowiedź. Czy rząd RP bierze pod uwagę wprowadzenie jednostronnie zezwoleń w relacjach transportowych z Ukrainą? To jest pierwsza sprawa.

Druga jest taka, że pan minister Gajadhur użył takiego określenia, że skala nieprawidłowości jest nieduża, czyli nie ma nielegalnych kabotaży w większej skali, ponieważ ITD tego nie wykrywa. Wydaje mi się, że nie można w sposób logiczny wyciągnąć takiego wniosku. Wydaje mi się, że pan główny inspektor, pan minister pamięta ze wszystkich posiedzeń rady konsultacyjnej, że nasza organizacja zawsze mówiła i apelowała do rządzących o to, żeby ITD zostało wyposażone w większą liczbę sił i środków, żeby zwiększać kontrole, ponieważ to wyrównuje szanse. To natomiast, że kontrole tego nie wykrywają, nie oznacza, że tej skali nie ma, ponieważ kontrole na większą skalę, w odniesieniu do przewoźników ukraińskich są niestety prowadzone dopiero od paru dni. To pierwsza sprawa.

Druga sprawa jest taka. Uważam, że odpowiedź na to została udzielona wymijająco. To kwestie tego, czy ukraińscy przewoźnicy nielegalnie wykonują operacje kabotażu i cross-trade. Jeżeli przewoźnik, a są takie przypadki, że protestujący rozmawiają z ukraińskimi kierowcami i pytają, ile czasu jesteś w Europie, i pada odpowiedź: 50 dni, to dla każdego rozsądkowo myślącego człowieka jest to przesłanka do tego, żeby się zastanowić, co to auto robiło przez 50 dni na terenie UE, bo najprawdopodobniej jednak nie wykonało jednego transportu i w zdecydowanej większości nie wraca z pomocą humanitarną. Mówiąc po transportowemu, to jest podstawa do tego, żeby zacząć trzepanie kabiny i szukanie dokumentów, listów przewozowych z operacji cross-trade'owych i kabotażowych, które z dużym prawdopodobieństwem dany kierowca wykonał w danym aucie.

Druga sprawa to kwestia kontrolowania zgodności dokumentów przedstawianych służbom kontrolnym czy okazywanych protestującym na granicach z tym, co jest faktycznie wiezione. Myślę, że ponad wszelką wątpliwość zostało już udowodnione, że tzw. deklarowana pomoc humanitarna to w zdecydowanej większości przypadków ładunki komercyjne. Jest teraz pytanie. Co z takimi przypadkami robią nasze służby? Według naszej wiedzy na chwilę obecną nie robią niestety nic, tzn. protestujący mogą takie auto zawrócić na koniec kolejki.

Proszę państwa, w przestrzeni medialnej pojawiają się takie głosy: Właściwie na jakiej podstawie protestujący dokonują kontroli? Dokonują kontroli na takiej zasadzie, że proszą kierowcę, nie wyciągają, nie wyszarpują mu dokumentów, tylko proszą kierowcę o okazanie dokumentów po to, żeby zweryfikować, czy to rzeczywiście jest pomoc humanitarna. Umówmy się, ładunek komercyjny, który udaje pomoc humanitarną, to nie jest próba oszustwa protestujących na granicy, to znaczy też, ale przede wszystkim ktoś próbuje oszukać walczące ukraińskie państwo na cłach i podatkach, bo ktoś chce uniknąć zapłacenia podatku. To jest pierwsza sprawa.

Po drugie, ktoś oszukuje kilkuset swoich kolegów, których ominął w kolejce, czyli zamiast stać w kolejce, ktoś wyrabia sobie lewe dokumenty na humanitarkę za 300 euro po to, żeby wyprzedzić w tej kolejce kilkaset innych aut. To kto kogo oszukuje i w jakim celu? Protestujący nie mają w tym żadnego celu.

Kolejna sprawa dotyczy Dołhobyczowa. Widzę tutaj przedstawiciela Straży Granicznej. Nie wiem, czy będzie pan w stanie przedstawić dane na temat tego, ile aut i jakiej

narodowości przekroczyło tę granicę w ciągu ostatnich 48 godzin, natomiast z informacji od protestujących, jakie dzisiaj rano starałem się uzyskać, wynika, że w chwili obecnej w Dołhobyczowie po stronie ukraińskiej ukształtowała się kolejka na ok. 9–10 km pustych aut. Proszę państwa, w zdecydowanej większości są to puste auta ukraińskie.

Jak przedstawiciele mediów rozmawiają z przewoźnikami ukraińskimi, którzy stoją w kolejkach spowodowanych protestem polskich przewoźników, to wszyscy mówią, że chcą wracać do domu. „Dlaczego nas nie puszczacie? Chcemy wracać do domu". Ideą protestujących i postulatu wolnej kolejki dla wracających pustych pojazdów było to, żeby unijne auta mogły wracać do domu, nie zabierając komercyjnych ładunków, które w naturalny sposób ukraińscy przewoźnicy chcą wywozić ze swojego rynku do Europy. Teraz natomiast okazuje się, że kolejka, przejście w Dołhobyczowie stało się kanałem do wpuszczania większej liczby ukraińskich aut.

Chciałbym zapytać, kto robi z logiki, za przeproszeniem, damę lekkich obyczajów. Zgodnie z umową liberalizującą przewozy pomiędzy Polską, Ukrainą i, w nawiasie, Mołdawią było to, żeby umożliwić przewoźnikom ukraińskim wywożenie w ramach kanałów solidarnościowych produktów eksportowych z Ukrainy po to, żeby ułatwić im eksport, żeby ułatwić im wywożenie tego, co nie może wyjechać przez porty. Mam pytanie. Co na przejściu w Dołhobyczowie robią w takim razie puste ukraińskie samochody? Po co one jadą do Europy?

Rekordy sprzedaży nowych samochodów po niebotycznych cenach, bo ceny pojazdów ciężarowych w ostatnich dwóch latach biły rekordy, jeżeli chodzi o wartości nominalne cen, natomiast Ukraina biła rekordy pod względem ilości sprzedawanych aut… Czyli co? Te nowe, piękne samochody jadą na pusto do Europy po to, żeby wszyscy ładowali pomoc humanitarną, czyli za darmo przewozili to do Ukrainy? Proszę państwa, przecież to się nie trzyma logiki. Dziecko w przedszkolu widzi, że to jest robienie nas wszystkich w balona. Te auta jadą do Europy po to, żeby zabierać nam robotę tutaj, na miejscu w Europie, w Polsce.

Kolejny argument za tym to jest to, że na ukraińskich portalach z ofertami pracy dla kierowców są już oferty wprost pracy w tzw. systemie 2/5, czyli dwa tygodnie w domu, pięć tygodni jazdy po UE. Można to odczytywać dosyć jednoznacznie.

Ostatnie dwie rzeczy. Jak powiedział pan minister Piechota, nie jesteśmy przeciwko temu, żeby polscy producenci zarabiali na rynku ukraińskim. Nie jesteśmy przeciwko temu, żeby niemieccy, francuscy producenci zarabiali na międzynarodowym handlu z Ukrainą. Nie jesteśmy przeciwko temu, żeby ukraińscy przewoźnicy, producenci, eksporterzy zarabiali na handlu z Europą czy z resztą świata szlakiem przez Europę. Naprawdę nie, ale, proszę państwa, to nie może odbywać się tak, że polski transport ma popełnić honorowe samobójstwo tylko po to, żeby zrobić dobrze ukraińskim przewoźnikom. Skoro wymiana handlowa rośnie, skoro przed wojną ten rynek można było uregulować, z pewnymi tarciami, to się zgadza, ale mimo wszystko można było w jakiś sposób go dzielić, to dlaczego teraz nie możemy podzielić go tak, żeby dla polskiego przewoźnika znalazł się tam chociaż kawałek tego tortu? To jest pierwsza sprawa, jeżeli mówimy o rynku ukraińskim.

Druga sprawa to jest to, że żadna umowa nie dała przewoźnikom ukraińskim prawa do niszczenia naszego rynku w kraju i naszego rynku w rozumieniu unijnym. Żadne przepisy im na to nie pozwalają, ale oni to robią. Naprawdę prosiłbym więc o nieużywanie takiego szantażu emocjonalnego, że polscy producenci, nie wiem, nabiału, którzy również są naszymi klientami, którym chcielibyśmy wozić te towary na ukraiński rynek, ale nie na takiej zasadzie, że nasz protest jest wymierzony przeciwko nim… Proszę państwa, miejmy świadomość, że trzy lata temu w środku pandemii kierowcy ciężarówek byli nazywani bohaterami bez peleryn. Przypomnijcie sobie czasy, kiedy granice były pozamykane, kiedy, jeżeli chodzi o samoloty, latało tylko cargo do Chin po maseczki i najpotrzebniejsze towary, ale zaopatrzenie Polski w szczepionki z Europy Zachodniej przyjeżdżało ciężarówkami. Zaopatrzenie sklepów spożywczych przyjeżdżało ciężarówkami. Jeżeli mówimy o polskim rynku, w ogromnej mierze były to polskie firmy.

Nie chcę tutaj używać takich argumentów, jakiegoś wielkiego larum, *Te Deum* na cześć polskiego transportu, ale miejmy świadomość tego, że polski transport

mimo wszystko w pewnym sensie będzie w przyszłości miał znaczenie strategiczne. To nie musi być transport państwowy, to nie musi być PKP, ale niech to będą nasze, polskie, krajowe firmy, które zawsze będą obsługiwały ten rynek.

Ostatnia rzecz jest najkrótsza. Tydzień temu zwracałem państwu uwagę na to, że kierowane są groźby pozbawienia życia wobec organizatorów protestu i wójta gminy Radymno. Chciałbym państwu ten temat raz jeszcze polecić uwadze i prosić. Nie wiem, czy państwo kolegialnie jako Komisja Infrastruktury, czy ktoś z państwa indywidualnie jako poseł może podjąć działania w tym zakresie. To jest niedopuszczalne, żeby polski urzędnik samorządowy był zastraszany za to, że zgodnie z literą prawa wydaje zgodę na protest polskich przedsiębiorców w Polsce. To po prostu nie mieści się w głowie. Apeluję o to, żeby znalazł się ktoś odważny i w tej sprawie zainterweniował. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Oczywiście już podczas poprzedniego posiedzenia Komisji wszyscy tutaj stwierdziliśmy, że tego typu zachowania i groźby są niedopuszczalne i w Polsce takie rzeczy nie mają prawa wystąpić. Był apel do strony rządowej, także wyrażony przez pana, o to, aby w tej sprawie interweniować i podjąć wszelkie działania, które zakończą tego typu praktyki. Dzisiaj, panie ministrze, ponawiamy i składamy ten apel na pana ręce, bo niedopuszczalne jest, żeby w Polsce grożono i podejmowano tego typu działania wobec obywateli, nie mówiąc już o urzędnikach, którzy wykonują swoje zadania. Bardzo prosiłbym o to, aby podjąć działania, które zabezpieczą zarówno osoby, które podlegają groźbom, jak i spowodują ustalenie sprawców, bo to wszystkich nas bulwersuje.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

A czy mogę prosić o jakiś konkret w tym zakresie, o jakiś materiał, na którym moglibyśmy oprzeć działania służb? Mówię to z pełną powagą, bo takie sygnały odebraliśmy, jeżeli chodzi o województwo lubelskie, i tam reakcja Policji była. Bardzo proszę o materiał, który pomoże nam zdiagnozować sprawców chociażby tych gróźb.

Wiceprzewodniczący OZPTD Piotr Prudzyński:

Wywiady z panem wójtem…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Wywiady?

Wiceprzewodniczący OZPTD Piotr Prudzyński:

Pytany przez media urzędnik potwierdzał. Postaram się to panu wysłać.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Proszę o szczegóły, żebym mógł przekazać te szczegóły Policji, tak samo jak robiliśmy to w województwie lubelskim, jeżeli chodzi o protestujących przewoźników.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, wydaje się jednak, że te szczegóły są dostępne.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

W gazecie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jeżeli wójt przedstawia taką informację, to znaczy, że tego nie wymyśla.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli wójt dostał jakieś groźby, powinien zgłosić to do odpowiednich organów. Proszę, żeby to zrobił. Mogę nawet być pośrednikiem. Proszę o informację.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Padła informacja na posiedzeniu Komisji. Wydaje się, że to jest wystarczający ślad.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Chyba nie, panie przewodniczący. Muszę mieć jakiś konkret, żeby z tym konkretem zwrócić się do odpowiednich służb.

Wiceprzewodniczący OZPTD Piotr Prudzyński:

Jeżeli można, panie ministrze, myślę, że nawet jeżeli pan wójt gminy Radymno złożył takie doniesienie… Myślę, że złożył, choć oczywiście nie mam takiej wiedzy i pewności, ale wydaje mi się, że jedno drugiego nie wyklucza, to znaczy tego, żeby władze rządowe zainteresowały się tym, że ktoś grozi urzędnikowi samorządowemu. To jest sytuacja kuriozalna i niedopuszczalna.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgadzam się, natomiast potrzebuję więcej informacji o groźbach. Jeżeli były, to powinny zostać przedstawione organom. Jeszcze raz powtarzam, mogę w tym pośredniczyć, tak samo jak robiliśmy to w województwie lubelskim.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze dwie sprawy. Padła tu informacja na temat zaproszeń. Wszyscy uczestnicy poprzedniego posiedzenia Komisji byli zaproszeni również na to posiedzenie. Poprzednio formuła, która została przyjęta, była taka, że były to osoby zgłoszone przez jedno ze stowarzyszeń. Rozumiem, że prawdopodobnie po stronie społecznej nastąpiła jakaś blokada czy wypadek, natomiast chcę z całą mocą zapewnić, że zarówno na to, jak i na wszystkie posiedzenia Komisji osoby, które merytorycznie chcą zabrać głos, chcą przedstawić sprawę, są reprezentantem ważnych środowisk społecznych, zawsze są zaproszone. To zmienia się od tej kadencji Sejmu. Tu jest zielone światło, które świeci bardzo mocno, bo chcemy te problemy rozwiązywać, a trudno je rozwiązywać bez tych, których to dotyczy. Jeżeli w przyszłości byłyby tego typu pytania, wątpliwości, proszę o bezpośredni kontakt, żebyśmy zapewnili pełną reprezentację.

Ostatnia rzecz jest taka. Odniosę się trochę do relacji gospodarczych, bo to jest bardzo ważna rzecz. Szanowni państwo, ze strony prezydium Komisji Infrastruktury, ale myślę, że i wszystkich posłów, którzy zasiadają w tej Komisji, deklaruję, że jeżeli będzie taka potrzeba, aby stworzyć coś w rodzaju forum, dyskusji pomiędzy stowarzyszeniami reprezentującymi różne środowiska: gospodarcze, transportowe, w celu wypracowania jakiejś formuły współpracy, żeby wzajemnie się rozumiejąc, środowiska te pozytywnie wpływały także na swoją sytuację, to oczywiście zapraszamy. Bardzo proszę o taki sygnał. Komisja Infrastruktury może patronować tego rodzaju porozumieniom, bo rozumiemy, że współpraca gospodarcza wewnątrz naszego państwa, pomiędzy naszymi firmami, w ramach wolności gospodarczej powinna kreować pewne standardy i zachowania, które przyczynią się do rozwoju całej gospodarki i poszczególnych branż. Jesteśmy więc na to bardzo otwarci i takie forum zapewniamy.

Myślę, że rozmowa biznesu z biznesem i próba ustalenia reguł współpracy, a dzięki temu również uniknięcia pewnych problemów, jest najlepszym rozwiązaniem tego problemu. Jesteśmy więc bardzo otwarci. Proszę o sygnał. Ta Komisja, a myślę, że Komisja Gospodarki i Rozwoju również, to mogę zapewnić za mojego znakomitego kolegę, pana przewodniczącego Petru, jest gotowa do tego, aby tworzyć to forum i patronować współpracy. Dziękuję bardzo.

Proszę o kolejnego mówcę. Pan prezes Maciej Wroński.

Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panowie ministrowie, szanowni państwo, spotkaliśmy się tydzień temu. Przedstawiona była pierwsza informacja rządu. W tej chwili spotykamy się po tygodniu. Przez tydzień nic się nie stało. Przepraszam, że to mówię. Jest kwestia zwrócenia uwagi na komitecie ministrów w Radzie Unii Europejskiej w sprawach różnych, że jest problem. Nic się nie stało, bo dla mnie stałoby się wtedy, gdyby coś konkretnego leżało na stole, gdyby były jakieś konkretne rozwiązania i ludzie, którzy stoją na granicy, mogliby mieć pewność, że sprawy idą w dobrym kierunku. Tymczasem wszystko wskazuje na to, że dyskusja o przywróceniu zezwoleń na szczeblu UE jest dyskusją bezprzedmiotową przynajmniej do czerwca 2024 r. Trzeba to uczciwie powiedzieć.

Z drugiej strony w trakcie dyskusji padła kwestia: „Niech Polska jednostronnie weźmie te zezwolenia". Powiem szczerze, że jestem trochę zdystansowany od tego typu

pomysłów, bo jesteśmy w UE, z UE mamy 9,7 razy większy pożytek niż z kontaktów z państwami pozaunijnymi. Przypomnę, że praca przewozowa polskich przewoźników w UE to jest 97% całej polskiej międzynarodowej pracy przewozowej i osobiście dystansowałbym się od tak łatwego, powolnego procesu polexitu, wychodzenia z UE. Rozumiem, że mogą być inne zdania na ten temat. Szanuję je, nie chcę polemizować, wyraziłem wyłącznie swoją opinię.

W związku z tym, ponieważ nie ma w tym momencie możliwości zrealizowania postulatu, żeby polscy przewoźnicy mieli dostęp do rynku, należy pracować nad alternatywnymi rozwiązaniami. Nie twierdzę, że Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" przedstawił jedyne słuszne rozwiązania. Przedstawił rozwiązania, żeby pokazać, że można pracować nad rozwiązaniami alternatywnymi, które dadzą pracę tym ludziom, którzy są zdesperowani, tracą dorobek całego życia. Ich specjalnie nie interesuje problem innych branż gospodarczych. Ich w ogóle nie interesuje problematyka relacji międzynarodowych. Oni chcą pomocy tu i teraz, bo zostali pozostawieni sami sobie.

Tylko przypomnę apel naszego związku. Zaraz na początku rosyjskiej napaści na Ukrainę dosyć twardo powiedzieliśmy i skierowaliśmy do premiera i do ministrów propozycje wsparcia dla przewoźników, którzy na skutek wojennej zawieruchy utracą rynki zbytu. Przepraszam bardzo, ale to nie byłby bardzo duży wysiłek ze strony państwa polskiego, ze strony budżetu. Oceniam przewoźników, którzy jeżdżą na stałe, podkreślam, nie na zasadzie takiej, że mają 25% przewozów na Ukrainę, tylko jeżdżą na stałe i naprawdę nie potrafią robić niczego innego, bo są wyspecjalizowani. Specjalizacja, tak jak w medycynie, w prawie i w wielu innych dziedzinach, oznacza, że nie potrafimy dać sobie radę w momencie, kiedy tracimy źródło utrzymania.

Obliczam – proszę mnie skorygować – że przewoźników, którzy realizowali wyłącznie przewozy na Wschód, jest ok. 1 tys., może 1,5 tys. Podejrzewam, że gdyby było wsparcie dla tych ludzi, że gdyby otrzymali pomoc, dzisiaj nie byłoby blokady granic. Już jednak nie wracajmy, to było. Upłynęło już półtora roku czy dwa lata i tego nie odwrócimy.

Są więc alternatywne rozwiązania. Powiem tak. Z uwagą wysłuchałem wystąpienia Jacka Piechoty. Oczywiście ma on tutaj rację z punktu widzenia importerów, eksporterów, polskich producentów. To także jest część naszej gospodarki, ale, panie przewodniczący, drogi Jacku, chcę zwrócić uwagę, że eksporterzy czy importerzy, którzy gestię transportową powierzali swoim ukraińskim kontrahentom, też wygenerowali problem, bo kierowali się tym, że będzie to dla nich znacznie tańsze. W związku z tym niech sobie teraz plują w brodę, że zaoszczędzili parę groszy, a teraz stracą miliony.

Ze względu na to, że w przestrzeni publicznej nie widzę w tym momencie żadnych pomysłów na rozwiązanie tego problemu od strony legislacyjnej, może się pojawią, proponuję: jako zainteresowani przedstawiciele branży transportowej usiądźmy z branżą gospodarczą, z konfederacjami takimi jak Konfederacja Lewiatan, Pracodawcy RP, Polsko-Ukraińska Izba Gospodarcza i inne organizacje i określmy zobowiązania, coś w rodzaju zbiorowego układu pomiędzy pracownikami a pracodawcami na zasadzie takiej, że importerzy i eksporterzy zobowiązują się do tego, żeby zapewnić 50-procentową gestię transportową dla polskich przewoźników. Nie trzeba byłoby przywracać zezwoleń, a praca byłaby zapewniona.

Jest wiele rozwiązań, w które możemy pójść, ale na tej sali ich nie słyszę. Słyszę tylko emocje, uzasadnione, ale to emocje. Jest zero merytorycznych propozycji. To tyle, jeśli chodzi o najważniejszą rzecz, czyli danie pracy ludziom, którzy stoją na granicy, i zapewnienie, że będą mogli przeżyć.

Jest natomiast wiele innych problemów, które zostały poruszone. Przepraszam bardzo, nic nie stoi na przeszkodzie, żeby nawet w przeciągu tygodnia – prawdopodobnie można to załatwić aktem wykonawczym – do listy towarów objętych monitorowaniem SENT dopisać towary, które są importowane lub eksportowane z terenów Ukrainy. W tym momencie nie trzeba byłoby zmieniać prawa, bo wiemy, że do 1 stycznia mają wejść przepisy, które będą mówiły o monitorowaniu zezwoleń, ale to jest coś zupełnie innego. Mówię, by po prostu obok oleju napędowego, obok oleju rzepakowego dopisać do tej listy towary z Ukrainy. Widzimy, w jaki sposób przynajmniej część z pojazdów porusza się po terytorium Polski i co robią. W momencie braku SENT jest kwestia sankcji.

Jest także kwestia podejścia do zleceniodawców. Moi przedmówcy bardzo słusznie ten wątek rozwinęli. Tutaj też jest potrzeba konkretnych rozwiązań, które troszeczkę nawet odciążą ITD, bo ma ona swoje ograniczenia. W kontekście tych ograniczeń pomysł, by ITD stała się służbą taką jak inne organy, wydaje mi się fajny, natomiast podejrzewam, że zanim to nastąpi, upłynie wiele, wiele miesięcy, bo trzeba także zabezpieczyć środki budżetowe w tym zakresie.

Może w większym stopniu zaangażujmy KAS. Jak obserwujemy działania różnych służb kontrolnych w obszarach związanych z transportem, to akurat KAS jest służbą najbardziej efektywną i w miarę rozsądną od strony przedsiębiorcy. Podkreślam, Andrzeju: w miarę. Może warto byłoby zaangażować, dać odpowiednie przepisy umożliwiające kontrole zleceniodawców, giełd transportowych etc. O tym wszystkim mówiliśmy.

Jest jeszcze jedna rzecz, która widocznie nie wybrzmiała, bo nie widzę informacji w tym zakresie. Otóż przypominam, że bodajże od 19 sierpnia obowiązuje ustawa o delegowaniu pracowników w transporcie drogowym. W ustawie o delegowaniu pracowników w transporcie drogowym – zresztą dzięki panu ministrowi Weberowi, który się zgodził, bo przedtem departament odrzucał nasze pomysły, żeby objąć delegowaniem także wykonujących pracę przewoźników spoza UE, pan minister Weber podjął decyzję i odpowiednia poprawka rządowa została w Sejmie zgłoszona, za co dziękuję – ukraińscy przewoźnicy, którzy wykonują przewozy dwustronne, kabotaż, kraje trzecie, wszystko z wyjątkiem tranzytu, objęci są polskimi przepisami o delegowaniu. W związku z tym mają oni obowiązek zapewnienia identycznych warunków pracy jak dla polskich kierowców. Jeżeli zapewnią identyczne warunki, to ta nierównowaga konkurencji troszeczkę się wyrówna.

Z tego, co wiem, owszem, było kilka kontroli w zakresie zgłoszenia do systemu delegowania, natomiast przez trzy miesiące było zero kontroli w zakresie spełniania warunków przez przedsiębiorców ukraińskich, którzy wysyłają pracowników do Polski. Dwa tygodnie temu spotkałem się w Głównym Inspektoracie Pracy i rozmawiałem m.in. w tej sprawie. GIP rozłożył ręce i powiedział: „Mamy tylko 1500 inspektorów, mnóstwo zadań, nie jesteśmy w stanie”. Nie jestem za tym, żeby odrywać ludzi od innych zadań i kierować na ten odcinek. Może potrzeba nam rozwiązań systemowych? Przypominam, że w Niemczech delegowaniem zajmuje się administracja skarbowa, Zollamt, czyli celnicy, odpowiednik naszej Krajowej Administracji Skarbowej. Może warto byłoby to rozważyć, bo myślę, że gdyby już trzy miesiące temu zaczęły się pierwsze kontrole warunków delegowania, a nie tylko zgłoszenia do systemu, to sytuacja byłaby troszeczkę inna, bo stawki oferowane przez ukraińskich przewoźników byłyby większe. Proponuję zająć się tym tematem.

Ze strony rządowej, Rządowego Centrum Legislacji oraz informacji zawieszonych na stronie Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, wyczytałem, że są szykowane przez rząd dwie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ale, na litość boską, przydałoby się w tej sprawie minimum transparentności, żeby oprócz komunikatów był na tej stronie gotowy projekt. W tym momencie słyszymy wyłącznie opowieści o tym, jaka fajna będzie ustawa, natomiast nie możemy się do tego odnieść. Rozumiem, że działacie państwo na tzw. musie, że musicie zrobić to szybko, ale nic nie stoi na przeszkodzie, żeby zerwać z niechlubną tradycją nieogłaszania projektów aktów prawnych, trzymania ich pod stołem, bo jeszcze ktoś je zakwestionuje, bo jeszcze ktoś będzie przeszkadzał, bo zgłosi uwagi. Tak, pewnie zgłosilibyśmy uwagi, ale proszę nie traktować tego jak przeszkadzanie. W tym momencie transparentności po prostu nie ma, a później ustawa będzie rzucona i albo ją przyjmujecie, albo nie, na zasadzie takiej, że trzeba kupić wszystko z dobrodziejstwem inwentarza. Z takim postępowaniem, które od co najmniej 10 lat jest wdrożone wewnętrznie, jako były urzędnik, pracownik administracji rządowej przez kilkanaście lat, nie zgadzam się.

Na koniec, szanowni państwo, powiem, że jeśli mówimy o problemach transportu drogowego, chciałbym, żeby wybrzmiało na tej sali, żeby opinia publiczna nie trwała w mylnym przeświadczeniu, że uważam, że natychmiast trzeba podjąć działania, żeby rozwiązać problemy, które są genezą protestu, żeby zdjąć blokady.

Chciałbym także, żebyście państwo pochylili się nad innymi problemami. 1 grudnia w Niemczech o 83% wzrosły stawki na opłaty e-TOLL. Z dniem 1 grudnia każda firma, która przejeżdża przez Niemcy, która wykonuje przewozy związane z rynkiem niemieckim – to jest 40% polskiej pracy przewozowej – znajduje się pod kreską. Jeżeli na kilometrze miała 3 eurocenty albo 2 eurocenty zarobku, to po wejściu niemieckich opłat w wysokości dodatkowych 15 centów za kilometr jesteśmy pod kreską, jesteśmy w bardzo złej sytuacji. Chciałem tylko zaznaczyć, że są jeszcze inne problemy, żeby problem ukraiński nie przysłonił wszystkich problemów, z jakimi boryka się branża transportu drogowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Ostatni głos, pan Piotr Mikiel, panie prezesie, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Piotr Mikiel:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie i panowie członkowie Komisji Infrastruktury, panowie ministrowie, szanowni państwo, nie ma dzisiaj z nami przedstawicieli protestujących, ale nie dlatego, że chcieli tu być. Po ostatnim posiedzeniu uznali, że muszą trwać na swoich posterunkach, czyli na punktach blokady. Jestem natomiast przekonany, że nas oglądają i w oparciu o to, co dzisiaj usłyszą na posiedzeniu, będą podejmować decyzje o kontynuowaniu protestu bądź jego zawieszeniu. Stąd niezwykle istotne wydaje się doprecyzowanie pewnych kwestii, o których mówili panowie ministrowie. W związku z tym mam cztery krótkie pytania.

Pierwsze dotyczy poniedziałkowego spotkania Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii, o którym mówił pan minister Weber, informując o tym, jakie wnioski składał na tym posiedzeniu. Chciałbym przede wszystkim prosić o potwierdzenie bądź zdementowanie informacji, która pokazała się w środkach masowego przekazu. Chodzi mi przede wszystkim o stanowisko pani komisarz Adiny Vălean, która po spotkaniu zasugerowała, że wspólny komitet ds. transportu, którego domaga się polski rząd – który, przypomnę, ma dokonać analizy skutków obowiązywania tej umowy – może spotkać się dopiero po zniesieniu blokady na granicy. Tu prosiłbym o potwierdzenie bądź zaprzeczenie tej informacji. Czy rzeczywiście taki głos padł ze strony pani komisarz?

Druga kwestia dotyczy rozmów, które MI od pewnego czasu prowadzi ze stroną ukraińską, a które dotyczą do e-Kolejki. Pan minister Weber powiedział o ostatnich ustaleniach ze stroną ukraińską, które nastąpiły na początku grudnia, m.in. o uruchomieniu przejścia granicznego Dołhobyczów–Uhrynów dla pojazdów pustych powyżej 7,5 tony. Chciałem zapytać, czy to jest pierwszy etap ustępstw ze strony Ukrainy w zakresie zwiększenia funkcjonalności czy też funkcjonowania e-Kolejki, czy to jest maksimum tego, co strona ukraińska może polskiej stronie zaproponować.

Trzecia kwestia dotyczy kontroli. O tym też była dzisiaj mowa. Mówił o tym pan minister Gajadhur. W szczególności, jak myślę, kwestia ta jest interesująca dla protestujących, bo to oni bardzo mocno akcentowali tę kwestię, zarzucając przewoźnikom ukraińskim wykonywanie przewozów kabotażowych czy przewozów międzynarodowych bez zezwolenia. Przypomnę, dotyczy to sytuacji, kiedy ukraiński przewoźnik brałby ładunek z Polski do innego państwa członkowskiego UE. Pan minister Gajadhur powiedział, że są to jednostkowe sytuacje. My też próbujemy zdiagnozować tę sytuację, w jakiś sposób zweryfikować te informacje. Czy przyczyną tych jednostkowych sytuacji jest to, że nie ma szczegółowej kontroli dokumentów, o których mówili dzisiaj moi przedmówcy, czy też przyczyną może być to, na co zwracają uwagę protestujący, że ITD nie pracuje w nocy, a takie przewozy najczęściej realizowane są nocą?

O ostatniej kwestii również moi przedmówcy mówili. Dotyczy zezwoleń dla strony ukraińskiej. Rzeczywiście na stronie KPRM pojawił się projekt nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, który przewiduje, że w okresie obowiązywania umowy pomiędzy UE a Ukrainą polska strona jednostronnie wprowadzi zezwolenia dla ukraiń-

skich przewoźników. Moje pytanie jest takie. Czy prawnie jest to w ogóle dopuszczalne i możliwe? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. To był ostatni głos w tej dyskusji.

Bardzo proszę pana ministra o zabranie głosu i odniesienie się do wątków poruszonych przez reprezentacje strony społecznej.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o nasze aktywności międzynarodowe, to one były prowadzone dużo wcześniej niż na poniedziałkowym posiedzeniu Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii. To spotkania bezpośrednio z przedstawicielami KE, jak to wspomniane, 15 listopada na zaproszenie pana ministra Andrzeja Adamczyka, a także strony ukraińskiej, w Dorohusku, to spotkania dwustronne, trójstronne, online, dziesiątki pism. Nasza aktywność jest od samego początku bardzo wysoka.

Posiedzenia Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii odbywają się w cyklu półrocznym: początek czerwca w Luksemburgu, początek grudnia w Brukseli. Zostało to wykorzystane do tego, aby ten temat na tym forum podnieść. Myślę, że dobrze się stało, że posiedzenie zostało do tego wykorzystane, ponieważ mogliśmy przedstawić ten problem, a po drugie mogliśmy usłyszeć, jak transport międzynarodowy wygląda w innych państwach i czy faktycznie liberalizacja przewozów naruszyła interesy przewoźników unijnych z innych państw, a, tak jak mówiłem, Węgrzy i Słowacy mają podobny jak u nas problem. Stąd wykorzystanie tego forum do tego, aby ten temat podnieść i, jeszcze raz przekażę, wnieść o to, aby został zwołany komitet wspólny na bazie art. 7 tejże umowy.

Przejdę do odpowiedzi dla pana prezesa Mikiela. Podczas swojego wystąpienia na forum pani komisarz powiedziała, że zwoła komitet, nie warunkując go zawieszeniem protestu, natomiast później, na konferencji prasowej już po posiedzeniu Rady UE, takie sformułowanie z jej ust padło.

Jeżeli chodzi o sam protest i nawiązanie do kampanii wyborczej, szanowni państwo, protest rozpoczął się 21 dni po kampanii wyborczej, tak że ktoś, kto mówi, że zajmowaliśmy się kampanią wyborczą, a nie próbami rozwiązania protestu, nie odnosi tych czasów do siebie równolegle. Wybory odbyły się 15 października, protest rozpoczął się 6 listopada. Od samego początku byliśmy w dialogu z protestującymi, ze stroną ukraińską, jak i z KE.

Temat szerszy, który był poruszany przez przewoźników i przez przedstawicieli polsko-ukraińskiego biznesu, to poszerzenie pracy polsko-ukraińskich przejść granicznych. Jeszcze raz powtórzę dane statystyczne. Jeżeli porównamy pierwsze trzy kwartały 2023 r. do pierwszych trzech kwartałów 2021 r., okaże się, że 60% więcej pojazdów z transportem towarów przekroczyło nasze przejścia graniczne. Diagnozujemy większe potrzeby. Oczywiście trzeba dalej pracować nad tym, żeby przepustowość przejść granicznych była większa, ale pewna praca została wykonana i ma to odzwierciedlenie również w statystykach.

Jeżeli chodzi o zasadniczą kwestię zezwoleń, jednostronnego wprowadzenia zezwoleń na przewozy między Polską a Ukrainą, słyszeliśmy tutaj, drodzy państwo, rozbieżne stanowiska: nie tylko przedstawicieli biznesu, ale również przedstawicieli przewoźników. Jedne tezy były formułowane tak, że zezwolenia należy wprowadzić, bo jest to szansa na uregulowanie rynku. Inne stanowisko: „Nie, bo w szerszej perspektywie to nie będzie się Polsce opłacać”. Ta decyzja, jak i każda inna decyzja związana z regulacjami prawnymi, które leżą w ręku polskiego rządu, jest rozważana, brana pod uwagę, ale najpierw musimy dokonać oceny zysków i strat po podjęciu takiej decyzji, tego, czy w szerszej perspektywie, dla całej gospodarki będzie ona korzystna, czy nie będzie korzystna. Ta odpowiedzialność spoczywa na rządzie. Dla pewnej grupy ta decyzja może być korzystniejsza, a dla całości jednak nie, może wiązać się z dużo trudniejszymi sposobami na to, żeby wyprodukowane w Polsce towary wyeksportować do innego kraju. To odpowiedź na temat tego, co zamierzamy w tym zakresie. Każda ewentualność jest brana pod uwagę,

ale analiza korzyści i strat musi zostać przeprowadzona, a po jej przeprowadzeniu będą podejmowane decyzje w tym zakresie.

Kolejne, bardzo szczegółowe, pytanie od pana prezesa Mikiela było o e-Kolejkę. Wrócę jeszcze do Dołhobyczowa. Słyszeliśmy też, że Dołhobyczów powinien być uruchomiony wcześniej, że były takie propozycje na spotkaniu 15 listopada, ale z drugiej strony, jak już został uruchomiony, służy do tego, żeby ukraińskie pojazdy też z niego korzystały. Albo to decyzja oczekiwana i powinna zapaść wcześniej, albo jednak nieoczekiwana i podjęta nie w interesie polskich przewoźników.

Uważam, że to dobra decyzja, bo skoro nasi przewoźnicy mogą szybciej wrócić z Ukrainy na pusto, a z porannych informacji, które posiadam od Straży Granicznej, wynika, że kolejka jest płynna, tzn. kilka godzin temu czas oczekiwania był naprawdę minimalny, to rozwiązanie, które zostało zastosowane, chyba przyniosło skutek. Wracając bez towaru z Ukrainy, polscy transportowcy przekraczają przejście graniczne szybciej niż wtedy, kiedy robili to na przejściach granicznych, na których istnieje e-Czerga.

Takie rozwiązanie leży również na stole, jeżeli chodzi o Malhowice–Niżankowice. Tam również Ukraińcy są skłonni do tego, żeby zrezygnować z systemu e-kolejkowania i wprowadzić uproszczoną rejestrację, która nie jest problemem dla polskich przewoźników. Jest natomiast warunek zakończenia protestu, czyli zejścia protestujących z granicy. Wtedy będą dwa przejścia graniczne na granicy polsko-ukraińskiej: jedno jest już istniejące w Dołhobyczowie, a drugie zostanie uruchomione w Malhowicach, jeżeli chodzi o powrót pojazdów na pusto z Ukrainy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie ministrze.

Nie widzę więcej zgłoszeń do dyskusji. Jest kilka informacji, które gdzieś być może tworzą jakąś przestrzeń do rozwiązania tego problemu, jednak nasza dyskusja nie daje wielkich nadziei na to, że w najbliższym czasie coś się zmieni. To jest, jak myślę, najbardziej niedobre, bo to oznacza, że ta sprawa będzie rozciągać się w czasie, a konieczność rozwiązania tych spraw spadnie na nowy rząd, co oczywiście będzie się wiązało z naprawą wszystkich rzeczy, które do tej pory były zepsute i które przyczyniły się do tego, że mamy do czynienia z sytuacją na granicy polsko-ukraińskiej, z którą mamy do czynienia.

Panie ministrze, jeszcze raz bardzo proszę o udzielenie pilnej odpowiedzi na zasadnicze pytanie dotyczące przewozów kabotażowych i kontroli rozszerzonej, bo uważam, jak słusznie podnosiła to strona społeczna, że mógł to być jeden z silnych argumentów, które można było przedstawić w poniedziałek podczas posiedzenia rady. Jak widać, skoro nie ma odpowiedzi tutaj, na posiedzeniu Komisji, znaczy to, że sprawa w ogóle nie została podniesiona w sposób zapewniający odpowiednią jej prezentację.

Bardzo proszę o pilną odpowiedź w tej sprawie, ale bardzo proszę też o to, aby podjąć działania, które jednak wprowadziłyby taką kontrolę, bo sądzę – mówiąc zupełnie wprost, bo w takich sytuacjach nie należy owijać w bawełnę – że one po prostu nie są prowadzone.

Szanowni państwo, uznaję, że wyczerpaliśmy tę część porządku obrad. Myślę, że te dwa posiedzenia były bardzo potrzebne. Doprowadziły do mobilizacji związanej z różnymi działaniami, które można było podjąć w takiej formule, w jakiej jest rząd tymczasowy. Mam nadzieję i jestem pewien, że nowy rząd podejmie te wyzwania zdecydowanie bardziej dynamicznie, przy współpracy ze środowiskiem, ale to już w kolejnych tygodniach. Deklaruję też państwu, że posiedzenie Komisji poświęcone temu tematowi będzie zwołane, dlatego że branża transportowa jest jednym z naszych kluczowych spraw, zapewnia krwiobieg gospodarki. Jeżeli branża transportowa może funkcjonować, to gospodarka ma z tego ewidentne plusy. Dzięki temu nasze firmy mogą prowadzić ekspansję. Musimy jednak zadbać o takie warunki funkcjonowania, żeby to wszystko było możliwe.

Bardzo dziękuję stronie społecznej za bardzo merytoryczny, konkretny udział. Myślę, że jest to jedna z tych Komisji i jedno z tych środowisk, które zawsze potrafią

merytorycznie włączyć się w prace. Bardzo dziękuję. Dziękuję również panu ministrowi i współpracownikom za przedstawienie informacji.

Przechodzimy do realizacji drugiego punktu porządku obrad: uzupełnienie składu prezydium. Rozumiem, że są zgłoszenia. Bardzo proszę o zgłoszenia.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Panie przewodniczący, może najpierw sprawdzilibyśmy kworum? Nie chcielibyśmy dokonać tego wyboru z jakimś defektem prawnym.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, jest kworum. Proszę mi wierzyć, prezydium prowadzi ciągłą kontrolę.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Jasne. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, kierując się troską i zapewnieniem wzmocnienia osobowego i merytorycznego prezydium Komisji, na członka prezydium Komisji Infrastruktury pragnę zgłosić posła V, VI, VII, VIII, IX i X kadencji, ministra infrastruktury i budownictwa w rządzie pani Beaty Szydło, ministra infrastruktury w dwóch rządach pana premiera Mateusza Morawieckiego, najdłużej urzędującego ministra infrastruktury w odrodzonej Polsce, ministra, który miał najwięcej sukcesów, pana posła Andrzeja Adamczyka. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Nie otwieram dyskusji na ten temat, bo pewnie każdy ma tutaj swoją opinię, ale, szanowni państwo, rozumiem, że pan minister Adamczyk wyraża zgodę. Dziękuję bardzo. Pan minister wyraził zgodę.

Kto w takim razie jest za powołaniem pana posła Adamczyka na wiceprzewodniczącego Komisji Infrastruktury? Bardzo dziękuję. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Bardzo dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:

15 posłów było za, nikt nie był przeciw, 5 posłów wstrzymało się od głosu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Stwierdzam, że pan poseł Andrzej Adamczyk został wybrany na wiceprzewodniczącego Komisji Infrastruktury. Gratuluję wyboru. Zapraszamy do współpracy. Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, zamykam dyskusję, na czym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.